FERROCARRILES DEL SUR.

DOCUMENTOS

RELATIVOS A SU RECUPERACIÓN

POR EL

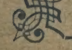
GOBIERNO DEL PERÚ.

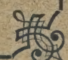
EDICION OFICIAL.

LIMA

IMP. DE TORRES AGUIRRE, MERCADERES 150.

1888.





FERROCARRILES DEL SUR.

DOCUMENTOS

RELATIVOS A SU RECUPERACIÓN

POR EL

GOBIERNO DEL PERÚ.

EDICION OFICIAL.

LIMA

IMP. DE TORRES AGUIRRE, MERCADERES 150.

1888.

V.

XI.

XII.

XIII.

XIV.

XV.

XVI.

XVII.

XVIII.

XIX.

XX.

XXI.

XXII.

EXPOSICION

DEL

MINISTRO DE GOBIERNO, POLICIA Y OBRAS PUBLICAS

À S. E. el Presidente de la República para recuperar los Ferro-carriles del Estado.

Ecxmo. Señor:

Cumplo un deber ineludible, exponiendo á V. E. lo conveniente á los derechos del Estado, en sus relaciones con la Empresa Administradora de los ferrocarriles del Sur, á fin de que se ponga término á la anómala situación de actualidad. Asi tendrá el Tesoro Nacional una fuente inmediata de legitimos ingresos, hasta hoy perdidos.

I.

El Gobierno ha pagado por los ferrocarriles del Sur al contratista constructor, don Enrique Meiggs, en soles de plata:

Por el de Mejía á Arequipa	S/	12.000,000	00
Por el de Mollendo á Mejía	»	1.185,908	62
Por el de Arequipa á Puno	»	23.971,009	28
Por el de Juliaca á Santa Rosa . . .	»	10.353,000	54
Por el material rodante adicional de Mollendo	»	250,000	00
Por la cañería de Mollendo	»	1.040,630	00
	S/	48.820,548	44

Terminado, antes del plazo estipulado, el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, y puesto á disposición del Gobierno; por supremo decreto de 8 de Julio de 1870, se mandó sacar á remate su arrendamiento escriturario, según las bases que se publicaron el 12 del mismo mes; y frustrada dos veces la licitación, por falta de postores; por decreto de 5 de Diciembre de 1870, se dió en arrendamiento á don Enrique Meiggs, por cinco años, y por la merced conductiva de S/ 360,000 cada uno de los dos primeros, y S/ 480,000 cada uno de los tres restantes.

La circunstancia de ser el contratista arrendatario el mismo contratista constructor, hizo que la entrega de la obra fuese meramente *virtual*, es decir, que Meiggs se hiciese la entrega á sí mismo, y no al Gobierno; sin que se hubiese actuado el respectivo inventario, ni verificádose la conformidad de la obra con los planos y especificaciones del contrato de construcción; circunstancias que crearon un órden de cosas anormal, que ha subsistido hasta ahora, á mérito de las vicisitudes que forman la historia de estos ferrocarriles.

A los pocos días, el 31 de Diciembre del mismo mes y año, en las fiestas de inauguración del ferrocarril de Arequipa, dirigiéndose al Presidente de la República, don Enrique Meiggs, mirado entonces como el oráculo de los destinos del Perú; después de augurar que los productos de los ferro carriles construidos por él reemplazarían de una manera perpétua al guano, y conservarían inalterable el equilibrio del presupuesto nacional, dijo: « No faltan tímidos que se espanten al ver que « consagrais setenta millones de pesos á romper los An- « des en la triple región del territorio peruano . . . « sin pensar que *en un decenio, el país no solo habrá « reembolsado, sino multiplicado esos valores.*» (P. 243 del libro Ferrocarril de Arequipa.)

Veamos como se cumplió esa profecía.

El contrato de arrendamiento concluyó en 1875, y quedó el ferrocarril en la Administración de Meiggs

por cuenta del Fisco, lo que produjo á éste un déficit de	S/	2.512,429 45
Puso término á esta situación el contrato de 3 de Febrero de 1877, que para el intento del momento le llamaremos «*de administración, sin gravámen al Fisco,*» según los términos de la cláusula 4ª de la 2ª propuesta; pero que, en su fondo, no ha resultado tal, pues, á consecuencia de él, pesan, ó se pretende hacer pesar sobre el Fisco, los siguentes gravámenes:		
Interés legal, sobre los S/ 48.820,548 44, desembolsados en efectivo por cuenta de los ferrocarriles del Sur, en los 10 años y 8 meses corridos del 3 de Febrero del 77 hasta el presente Octubre, período durante el que han sido explotados en exclusivo provecho de Meiggs y sus sucesores	»	31.345,151 00
Valor de los trasportes abonados á Meiggs ó sus sucesores, según sentencia del Tribunal Mayor de Cuentas, hasta Abril del 79	»	1.605.935 60
Valor de los trasportes cobrados por Thorndike, á partir de aquella fecha (aproximadamente)	»	900,000 00
Deterioro de las líneas durante los 10 años 8 meses de la última administración, en los 652 kilómetros que miden las tres líneas, inclusive renovación de material rodante, según avalúo aproximativo de los ingenieros Folkierski y Wakulski, en su informe relativo al proyecto Grace, al repecto de S/ 5,000 por kilómetro .	»	3.260,000 00
Suman . . .	S/	39.523,516 05

Si en vez de computar los intereses desde Febrero del 77, se computan desde Diciembre del 70, y se capitalizan acumulativamente, la suma que acabo de escribir resultará cuando menos doblada, y hoy, con ochenta millones de soles plata, puede tenderse entre los Andes, valles y costas del Perú, una red de acero, más que doble en extensión, que la de los rieles de fierro puestos por don Enrique Meiggs en toda la República.

No es necesario, sin embargo, entrar en éste género de apreciaciones; basta concretarse al decenio á que aquel contratista se refirió; y demostrado queda que, en vez del reembolso multiplicado, los ferrocarriles del Sur han gravado al Fisco con una suma casi igual á su carísimo precio de costo.

Paso á ocuparme del contrato en que se funda la precaria tenencia del último sucesor de Meiggs.

II.

El múltiple contrato elevado á escritura pública en 3 de Febrero de 1877, comprende la aceptación de las tres propuestas de este empresario, en cada una de las cuales se contiene mas de un contrato. Se las ha denominado así:

1ª Terminación del ferrocarril del Callao á la Oroya, su prolongación hasta el Cerro de Pasco, y perforación, en ese mineral, de un socabón de desagüe, *con fondos propios del empresario*, y con la garantía del Supremo Gobierno.

2ª Conclusión de los ferrocarriles de Chimbote hasta Yuramarca, y del de *Juliaca* hasta *Maranganí*; y

3ª Prolongación de los ferrocarriles de Chimbote hasta Recuay y de Juliaca hasta el Cuzco.

Las causas de ese contrato se expresan en el Supremo decreto de 12 de Enero de 1877, y en lo sustancial fueron:

1ª La deficiencia de los fondos emanados del empréstito de 1872 que estaban adjudicados á las obras de los ferrocarriles.

2ª La necesidad de arbitrar una combinación mediante la que se salvasen los ingentes caudales invertidos en ellas, llevándolas á feliz término, y libertando al Fisco de «*el fuerte gravámen que pesaba sobre él, por la conservación y explotación de las secciones construidas y entregadas al tráfico público*; y

3ª La suposición, fundada en la palabra de Meiggs, de que éste «estaba expedito para cumplir las obligaciones que contrajo en sus contratos pendientes, y de que, *contaba con los medios y recursos necesarios para las obras que proponía realizar por su propia cuenta*» (pág. 2ª del Testimonio de la escritura de 3 de Febrero del 77.)

En cuanto á la primera causa, no es sino un hecho que se realizó independientemente de la voluntad del Gobierno y del empresario, y por cuyas consecuencias, ni el uno ni el otro son responsables.

Respecto de la segunda, los hechos posteriores han venido á demostrar que el medio propuesto por Meiggs y aceptado por el Gobierno, en las combinaciones á que se alude, no conduce al fin que se perseguía, sino á otro que le es diametralmente opuesto: á que permanezcan improductivos para el Fisco los muchos millones invertidos en los ferrocarriles; á que esos ingentes valores vayan desapareciendo insensiblemente, en provecho solo de los contratistas, y sin ninguna responsabilidad efectiva y asegurada por parte de éstos; á imposibilitar para siempre la conclusión de las líneas. Hay además en este punto una causa relativamente falsa: el déficit en la conservación y explotación de los ferrocarriles. Cierto que lo produjo para el Fisco, y por la exorbitante suma de S/ 2.512,429, en solo los 16 meses que lo administró Meiggs por cuenta del Estado, pero es fácil comprender la generación del déficit que, aunque considerado en un fallo judicial no está exento de sospechas ante la conciencia moral; y además, por suprema resolución de 14 de Marzo último, en uso del derecho que al Gobierno dejó á salvo la sentencia ejecutoriada del Tribunal Mayor de Cuentas, se ha man-

dado rectificar las partidas que lo componen, lo que lo rebajará en cerca de un millón

Finalmente, es un hecho auténticamente comprobado en los informes de la comisión nombrada *ad hoc*, que los ferrocarriles del Sur dejan una competente utilidad que debe ingresar á las arcas fiscales; porque las cosas producen, gravan, acrecen ó se pierden para su dueño; y porque nadie debe enriquecerse con detrimento de otro (art. 2.110 C. C.)

La tercera causa, fundada en una suposición, y ésta en la palabra del contratista Meiggs, bien pronto pudo verse que también era falsa.

El 21 de Febrero de 1877, sin aprobar la liquidación practicada por la Dirección de Contabilidad General y Crédito y reservándose el Gobierno la facultad de expedir respecto de ella la resolución correspondiente, se mandó entregar á Meiggs, y se le entregó en efecto la cantidad de 4.000,000, de soles efectivos, ó sea, de 5.333,333 33 soles nominales, en bonos del tipo de 75 por ciento; de acuerdo todo con lo pactado en los artículos 2º y 5º de la 2ª propuesta, y del artículo 5º del supremo decreto de 24 de Enero de dicho año.

En posesión de estos bonos, Meiggs hizo por su cuenta negociaciones que no correspondieron á sus propósitos ó deseos; y á los seis meses de firmada la escritura de 3 de Febrero, ó sea el 11 de Agosto de 1877, confesó implícitamente que no estaba *expedito para cumplir las obligaciones que contrajo* en los contratos pendientes, pues, dijo: «que los billetes del 1.030,000 soles que había conseguido de la «Compañía de Obras Públicas» presidida por él, eran rechazados por el comercio, mientras no llevasen el sello del Gobierno; que las obras de que estaba encargado iban á paralizarse por completo á causa de la carencia de fondos, paralización que se efectuaría desde ese momento, si el Gobierno no aceptaba en el acto la nueva combinación que le proponía; é invocando el crédito del Gobierno, su propia honra y el porvenir del pais, concluyó su exposición declarando textualmente, que «todo lo

« que había que invertirse en las obras que estaban en « ventajosa construcción, era *cinco millones trescientos mil « soles;»* y proponiendo hacer una emisión que salvaría los intereses de todos, y proporcionaría al Gobierno los mas ventajosos resultados.

Esta combinación consistió, en autorizar á Meiggs para que, por la «Compañía de Obras Públicas y Fomento,» se emitiesen S/ 5.333,333 33 en billetes al portador, con la garantía y bajo la responsabilidad del Gobierno, quien recojería en cambio, la igual suma que entregó en bonos especiales para los trabajos de los ferrocarriles de *Chimbote hasta Yuramarca, de Juliaca hasta Maranganí*, y de la Oroya al Mineral del Cerro de Pasco.

Por Suprema resolución de 17 de Agosto de 1877, se aceptó esta propuesta «en los términos que ella con« tiene, y bajo las condiciones que se expresan en el « decreto de esa misma fecha;» cuyo extracto, en la parte pertinente, es como sigue:

«Considerando: . . .

3º Que la perturbación que ha producido la emisión de S/ 1.030,000 que ha hecho en billetes la «Sociedad de Obras Públicas y Fomento,» con la garantía de valores del Estado, afecta la honorabilidad del Gobierno, y por tanto, *lo obliga á salvar de un quebranto al emisor* y á los tenedores de ese papel.

«4º Que *no es posible permitir la paralización* de los trabajos de los ferrocarriles contratados con don Enrique Meiggs, y es de indispensable necesidad, y de reconocida urgencia, impulsarlos hasta su conclusión; tanto porque el Gobierno debe cumplir los compromisos que ha contraido, cuanto porque así lo exijen los intereses del país y especialmente los de los Departamentos en que dichos ferrocarriles se están construyendo.

«Decreto . . .

«Art. 7º Acéptase la propuesta que ha hecho al Gobierno don Enrique Meiggs, con fecha 11 del pre-

sente mes, y en consecuencia, se le autoriza para que emita billetes al portador, hasta la suma de S/4.303,333, para que unida á la de S/ 1.030,000 *que sin autorización* ha emitido y tiene en circulación la «Sociedad de Obras Públicas y Fomento,» formen una emisión total de S./ 5.333,333 valor de los bonos especiales del Tesoro que se han dado á Meiggs *en pago de trabajos de ferrocarriles, aplicándose al saldo* que se debe á Meiggs por trabajos hechos, *la diferencia* que resulta entre el tipo de 75 %, á que el Gobierno le dió los enunciados bonos, y el tipo nominal en que ahora los recoje, y *el Gobierno asume la responsabilidad del pago de los billetes* que Meiggs ó la indicada Sociedad emita hasta la expresada suma de S/ 5.333,333, los que recibirán el sello oficial y serán admitidos en las oficinas y establecimientos del Estado, de las Municipalidades y de los Ramos de Instrucción y Beneficencia pública, lo mismo que los billetes autorizados de los Bancos asociados.

«Art. 8º *Sostituido el Gobierno en el pago* de las obligaciones de Meiggs por la suma total de S/. 5.333,333 33 que representan los bonos que el Estado debe pagar á éste á su vencimiento, se recojerán y cancelarán dichos bonos *por quedar definitivamente pagados.*

«Art. 9º *Proporcionándose así el medio de impulsar las obras de los ferrocarriles* contratados con Meiggs, *pues ésta es la única aplicación que dará á los billetes que emite;* el Gobierno vigilará la activa prosecución de los trabajos hasta su conclusión, dictando al efecto las disposiciones convenientes, y quedando *Meiggs responsable de los daños y perjuicios* que pudiera sufrir el Estado por la *inejecución de estas obras.»* (Anales pág. 122.)

Como se ve, Excmo. Señor, el contrato que consta de este decreto supremo, que no sólo aceptó Meiggs, sino que se aprovechó de él en toda su amplitud, modificó sustancialmente el 3 de Febrero de 1877, que, á su vez, resumió con modificaciones sustanciales todas

las obligaciones y derechos recíprocos provenientes de los contratos anteriores.

Es, pues, inútil ocuparse de los contratos que precedieron al de Febrero de 1887, y queda demostrado, con el texto que acaba de copiarse en la parte pertinente, que con el decreto de 17 de Agosto del mismo año, el Gobierno dejó cumplidas las obligaciones que contrajo por aquel contrato, proveyendo al contratista, con exceso de S/ 33,000 de los fondos que por declaración de éste eran bastantes «para *terminar el ferroca-« rril del Cuzco hasta Maranganí, el de Chimbote hasta « Yuramarca, y el del Callao al Cerro de Pasco hasta « la Oroya*, así como para los trabajos del socabón y « mineral del citado Cerro.»

Siendo como es un hecho que ni Meiggs pudo, ni sus sucesores, pueden levantar el empréstito de siete millones de libras esterlinas á que se refieren el artículo 4º de la ley de 28 de Mayo de 1875, y el artículo 8º de la Suprema resolución de 24 de Enero de 1877, para el pago de certificados salitreros y conclusión de ferrocarriles; sólo queda pendiente por la parte del Gobierno, la obligación de arbitrar otros recursos, tanto para el objeto de construir algunas secciones de vía férrea, cuanto para pagar á Meiggs el saldo que á su favor resulte; «*pero ésto no tendrá lugar sino cuando es-« té concluido el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco.*» (f. 27 del testimonio.)

En cambio, ni Meiggs, ni sus sucesores, han cumplido sino una de las obligaciones que les impuso el contrato de 3 de Febrero y mantuvo el decreto de 17 de Agosto: la de conservar y explotar los ferrocarriles sin gravámen del Fisco; y aun esta obligación sólo han cumplido en parte, en cuanto de ella han sabido sacar provecho.

Hablo así, Excmo. señor, porque parece que no se ha atendido debidamente á la conservación, desde que, los ingenieros Folkierski y Wakulski, han estimado en S/ 5,000 por kilómetro el valor de las reparaciones de la línea y material rodante; y porque, hay en la ac-

tual Empresa administradora de los ferrocarriles del Sur, la pretensión de cobrar íntegramente al Gobierno, no sólo el valor de los trasportes en trenes extraordinarios, que es el único pago expresamente estipulado, sino también el de los empleados en trenes ordinarios, lo que hace subir las cuentas de trasportes, en sólo los siete años y meses corridos desde Noviembre del 80, á cerca de S/ 900.000; lo que gravaría al Estado con una suma igual, á causa de la explotación por cuenta de los sucesores de Meiggs.

La torcida aplicación que alguna vez se ha dado, y que se pretende dar, á la cláusula 4ª de la 2ª propuesta que comprende el contrato de administración, es precisamente el punto de actualidad palpitante, como que es la materia del proyecto adjunto.

Llamo toda la atención de VE. hácia este gravísimo punto, al que he podido concretarme en esta exposición; pero para llegar á él con recto criterio, era preciso recordar, y dejar establecidos, los antecedentes que quedan consignados, y que en orden de su pertenencia, aplicaré en este ó en otros trabajos relativos á los demás ferrocarriles.

III.

La cláusula 4ª, varias veces citada, de la 2ª propuesta, que contiene el contrato de administración, está concebida en estos términos:

—«Desde el momento que se firme el presente con-
« trato correrá de cuenta de don Enrique Meiggs la
« conservación y administración de los ferrocarriles de
« Chimbote á Yuramarca y de Mollendo, Puno y Cuz-
« co, sin gravámen alguno al Tesoro público, y con-
« servando en estos ferrocarriles los trenes necesarios
« para el movimiento de pasajeros y de carga. Los tre-
« nes extraordinarios que necesite el Gobierno para la
« traslación de tropas ú otras atenciones, serán paga-
« dos á los mismos precios que se han pagado hasta
« hoy.»

Esto, que era, y es, *una obligación*, de la que no puede libertarse el *obligado*, sin el consentimiento del *obligante;* pero que éste *puede levantar* en el momento que lo quiera, se pretende convertir en un *derecho*, trocando los sujetos correlativos del mismo, ó cambiando la naturaleza del contrato que lo motiva.

Dije en otro lugar, que en cada una de las tres propuestas aceptadas, que constan de la escritura de 3 de Febrero, había más de un contrato; puedo agregar ahora, que en ese cúmulo de estipulaciones, muchas de ellas heterogéneas, casi cada cláusula es un contrato distinto. El artículo 4º de la segunda propuesta, es el que constituye el contrato de administración sin gravámen del Fisco; y este contrato es *unilateral;* y no *bilateral*, como se pretende apellidarlo para fundar sofismas que alucinen.

—«Los contratos son unilaterales, si la obligación recae solamente sobre una de las partes contratantes; bilaterales, sin ambas partes se obligan recíprocamente.» (Art. 1227 C. C.).

Que en el contrato de administración, la obligación recayó sólo sobre la parte de D. Enrique Meiggs, como compensación de la muchas concesiones que se le hicieron en las demás cláusulas de la citada escritura, dicenlo:

1º El hecho de que al tiempo de celebrarse ese contrato, la conservación y explotación de los ferrocarriles del Sur, en manos de Meiggs, y por cuenta del Fisco, justa ó injusta, pero efectivamente, le producía á éste un gravámen de S/ 2.512,429 en diez y seis me ses, ó sea S/ 156,963 al mes; y la intención de ambos contratantes, así del Gobierno, que en los demás contratos de la misma escritura hacía las concesiones, como de Meiggs, que las aprovechaba, fué, indudablemente, que el primero quedase *libre*, y el segundo *gravado*, con el déficit de la administración fiscal, que puede haber sido imaginario para Meiggs; pero que en todo caso era efectivo para el Gobierno.

2º Dícelo el texto de la suprema resolución de 12

de Enero de 1877, cuando consigna, como el segundo de sus *motivos*, que las cuantiosas sumas invertidas en la ejecución de los ferrocarriles contratados, y « *el fuer-« te gravámen que pesa sobre el Fisco por la conservación « y explotación de las secciones construidas y entregadas « al tráfico público*, hacen indispensable arbitrar una « combinación para llevar esas obras á feliz término. »

3º Dícelo la propuesta de Meiggs, fecha 20 de Setiembre de 1876, que entre las muchas concesiones que pidió al Gobierno, no mencionó siquiera la administración de los ferrocarriles del Sur, limitándose á pedir, en el artículo 6º del capítulo V., la de la línea del Callao al Cerro de Pasco, haciendo suyo, por comisión de administración, el 10 °/₀ de los productos, y aplicando el resto al fondo de garantía y de amortización de que se habla en la cláusula 7ª (Testimonio fs. 41 vta).

4º Dícelo por último el mismo Meiggs, de un modo expreso, en la 7ª de las observaciones de su recurso de 16 de Enero de 1877, en estos términos:—« *En la « cláusula* 4ª *se me impone la obligación* de conservar y « administrar los ferrocarriles de mi cargo » . . . . y de una manera más apremiante aún, en la observación 8ª al proponer la sostitución del artículo 2º de la 3ª propuesta, arredrado ante el posible caso de que la administración sin gravámen del Fisco se prolongase hasta un período de seis años grega:—« Y á mi ME IMPONDRÍA LA OBLIGAGIÓN DE CONSERVAR Y EXPLOTAR LOS CAMINOS *por todo ese tiempo, sufriendo las pérdidas consiguientes á dicha administración.* » (Testimonio fs. 64 vta).

No es necesario mas para que V. E. se persuada de que el contrato de administración es *unilateral*, estando la obligación única de parte del sucesor de Meiggs; y el *derecho correlativo*, de parte del Gobierno, que es árbitro para hacerlo cesar, ó continuar ejerciéndolo. La pretención contraria podría compararse á la del dueño del predio sirviente que negase al del predio dominante la facultad de hacer cesar su servidumbre

activa; á la del depositario que exijiese fallo judicial para devolver al depositante el depósito voluntario ó necesario; ó á la del mandatario, que desconociese en su mandante la facultad de revocarle el poder y hacer cesar el mandato.

Estos dos últimos ejemplos son harto oportunos. En el contrato innominado y *sui generis* que venimos llamando de Administración, hay indudablemente mucho de lo que constituye el depósito, y mucho más de lo que constituye el mandato. Lo primero, en cuanto á la conservación y guarda del ferrocarril y sus accesorios; lo segundo, en cuanto á la obligación de mantener los trenes necesarios para el tráficco. Las disposiciones que rijen respecto de ambos contratos, son, pues, aplicables al llamado de administración.

Los ferrocarriles del Sur, hoy en poder de D. Juan L. Thorndike, último sucesor de Meiggs, no tiene otro carácter que el de un depósito; y como tal, aún cuando se hubiese fijado plazo para la restitución, debe entregarlos luego que el depositante, que es el Gobierno los reclame (Art. 1883 C. C.). Si lo rehusa, quedará responsable á la devolución, con intereses, costas, daños y perjuícios (art. 1874 id.).

Don Juan L. Thorndike, precario tenedor de los ferrocarriles del Sur, sin ningún dominio en ellos, y explotándolos por el encargo, *obligatorio para él*, que le hizo el Gobierno en la cláusula ántes copiada, ejerce un verdadero mandato especial, que no difiere del manto comun, sino por la circunstancia de ser irrenunciable sin el consentimiento del mandante. El mandato se acaba por revocación del mandante, que puede hacerla cuando le parezca, y exigir del mandatario las cuentas, documentos y cuanto concierna á la comisión.» (artículos 1942 y 1943 C. C.).

El depósito y el mandato, ó sea el titulado contrato de administración, cesará, pues, por *sólo la eficacia de la palabra de V. E.*, desde el momento en que así lo declare; y *desde ese momento* también, los ferrocarri-

les del Sur, por *ministerio de la ley*, comenzarán á producir para su dueño; sus rendimientos líquidos pertenecerán al Tesoro público.

IV.

Ya he manifestado á VE. que todos los contratos anteriores á la escritura de 3 de Febrero del 77, quedaron refundidos en ella con modificaciones sustanciales, por lo que no es pertinente ocuparse de tales contratos; que con la entrega de S/ 5.333,333 33, valor nominal en bonos, hecho conforme á la resolución de 21 de Febrero del mismo año, cumplió el Gobierno las obligaciones que por entonces le imponía aquella escritura; que las diversas estipulaciones que en ésta se contienen, fueron á su vez sustancialmente modificadas por el contrato de 17 de Agosto del propio año 77, en virtud del cual se entregó á Meiggs, en efectivo, un valor igual al nominal de los bonos; que de este último arreglo resultan pagados los ferrocarriles de Juliaca á Maranganí, y de Chimbote hasta Yuramarca, como lo estaba, con exceso, el del Callao hasta la Oroya, y obligado Meiggs, y por él sus sucesores, no sólo á concluir estas secciones, sino á llevar el ferrocarril de la Oroya hasta el mineral del Cerro de Pasco; y que, mientras que esta condición no se realice, el Gobierno no está obligado á arbitrar fondos para construir la sección de Maranganí al Cuzco, ni para pagar al constructor de la sección entre la Oroya y Pasco el saldo que, sólo entonces, podría resultar á su favor.

Sin embargo, haciendo mérito de cuentas fenecidas, cuyo resultado es contraproducente para los que las invocan, y de cuentas en tramitación, que contienen cargos contra el Gobierno, por lo general imaginarios' se llega hasta la afirmación de que el precio del ferrocarril á Maranganí no ha sido pagado al contratista.

El análisis de lo relativo á cuentas, me llevaría demasiado lejos, fatigando inútilmente la atención de VE. por no ser esta la cuestión de actualidad.

Basta ahora decir:

1º Que según aparece del cuadro registrado en la página 536 de los «Anales de Obras Públicas,» documento oficial que nadie ha contradicho, formulado por el Jefe la Sección del Ramo y por el ingeniero del Estado don Francisco J. Wakulski, hay un exceso pagado á los contratistas, sobre los trabajos ejecutados, de S/ 13.177,074.

2º Que en la cuenta general de ferrocarriles formada según la última sentencia del Tribunal del Ramo, aparece que, lo que habría que pagar á los contratistas, cuando éstos concluyesen todos los ferrocarriles contratados, hasta sus términos definitivos y según los contratos primitivos, sería la suma de S/ 18.120,492 87; pero como hoy pueden hacerse honradamente caminos de acero, con la cuarta parte de lo que se hacían los ferrocarriles del Estado hace diez y ocho años, y como los presupuestos de las secciones por construir tendrían que rebajarse en esta proporción, esa suma quedaría reducida á S/ 4.530,123 21.

3º Que al advenimiento de la administración de VE., ó sea antes que se pronunciase la última sentencia del Tribunal Mayor de Cuentas, los sucesores de Meiggs, se llamaban acreedores del Fisco por varios millones; y con esta supuesta acreencia paliaban sus pretenciones temerarias, y trataban de cohonestar la indebida tenencia de los ferrocarriles, sin ningún provecho del Erario; pero que, según el pliego de alcances formulado últimamente, en conformidad con la sentencia de 5 de Enero del presente año, los sucesores de Meiggs, en vez de acreedores resultan deudores por la cantidad de S/ 922,333 35; y como según el decreto de este Ministerio, de 14 de Marzo último, en uso del derecho que al Gobierno dejó á salvo la sentencia del Tribunal, se ha mandado rebajar las partidas relativas á los diez y seis meses de la administración con gravámen del Fisco, en la suma de S/ 990,000, el débito de dichos sucesores, ascenderá á la suma de soles 1.912,333 35.

4º Que ejecutoriada la sentencia de que dejo hecha referencia, uno de los sucesores de Meiggs, don Carlos Watson, se presentó al Ministerio de Hacienda, acompañando documentos que llamó auténticos y escrituras pùblicas, solicitando que en el pliego de alcances, mandado formar, se adicionase su haber con S/ 2.137,426 14, valor de siete partidas, que él llamó comprobadas y exentas de toda contensión y duda; pero que en el informe de la Sección de Obras Públicas, reproducido por la Dirección General de este Ministerio, fecha 5 de Mayo del presente año, por medio de correctas operaciones ariméticas y de argumentos legales incontestables, se ha demostrado que seis de estas partidas son imaginarias; y que sólo una, valor de S/ 50,000, podrá quizá ser aceptable, si llega á comprobarse, pues no lo está, que Meiggs hizo el depósito de igual suma á que se refiere, para responder á los dueños de las heredades expropiadas para la construcción de los ferrocarriles; y esto sólo, cuando se presente la constancia de estar canceladas á este respecto todas las obligaciones de la empresa constructora.

5º Que habiendo presentado Thorndike á fines del año último sus cuentas de trasportes en los ferrocarriles del Sur, comprensivas desde Noviembre de 1880 hasta la fecha de su presentación, y ascendentes, según él, á la cantidad de S/ 809,526 86, y tramitándose, por la Sección del Ramo, el jefe de esta, según las disposiciones reglamentarias del caso, informó en 8 de Marzo del presente año, circunscribièndose á los dos meses de Noviembre y Diciembre del 80; y estableciendo con entera precisión y claridad, que al tenor de los contratos de la materia, sólo eran abonables á la Empresa los trasportes en trenes extraordinarios, más no los de trenes ordinarios; lo que produjo una rebaja de S/. 22,920 43 sobre 38,747 10 cts. valor nominal de la cuenta presentada de esos dos meses. Este informe se aprobó por Suprema resolución de 14 de Marzo último, lo que dará por resultado una reducción del 50 °/₀ próximamente, sobre el valor de todas estas cuentas.

Por resolución de 28 de Mayo del presente año, se dejó en suspenso los efectos de la anterior, miéntras se depuraban las cuentas en el Tribunal Mayor del Ramo, adonde se pasaron sin el exámen de la Sección encargada del ramo de Obras Públicas.

6º Que fuera de estas partidas, don Cárlos Segundo Watson, uno de los sucesores de Meiggs, ha organizado un expediente por ilegítimos cargos, que hace ascender á S/ 4.502,47 120 que nunca podrán comprobarse. Este expediente se encuentra actualmente en poder del H. Senador Morales Alpaca.

7º Que no estando entregados solemnemente al Gobierno ninguno de los ferrocarriles construidos por Meiggs y cuya solidéz y buena construcción debe garantizar la empresa durante tres años, que comenzarán á contarse desde la fecha en que se efectúe la entrega, según expresas estipulaciones de todos los contratos de construcción; y deduciéndose del informe de los ingenieros Folkierski y Walkuski, de 5 de Enero del presente año, y del especial de Walkuski de 6 de Marzo de 1878, que los defectos de construcción, pueden estimarse aproximadamente en S/ 4.705,000, repartibles entre los 941 kilómetros de vías en explotación construidas por Meiggs; es muy probable que grave sobre los contratistas constructores un cargo por suma igual ó mayor que ésta, de reembolso exigible inmediatamente que se haga la entrega por la empresa constructora al Gobierno, bajo el correspondiente inventario, verificado con los contratos de construcción; y

8º Finalmente, que hay por parte del Estado otros muchísimos cargos que formular contra los sucesores de Meiggs, ya se les considere como constructores, arrendatarios ó administradores, cargos que sería prolijo enumerar, y que por su naturaleza, en lo general contenciosa, corresponden al Poder Judicial.

Para concluir este capítulo, debo todavía hacer algunas observaciones á V. E.

La aparente contradicción que, juzgando con ligereza, podría creerse que hay entre el cuadro de los *Anales*,

y la cuenta general de los ferrocarriles formada según la sentencia del Tribunal del Ramo, no existe. En el cuadro se ha tomado como puntos de comparación, de un lado, el valor de los trabajos hechos por Meiggs; y del otro el valor de lo recibido por éste á cuenta de ellos, el cual arroja un exceso de más de 13.000,000 de lo pagado sobre lo hecho. En la sentencia se compara el valor total de los contratos, incluyendo por lo tanto no solo los trabajos hechos, sino los que quedan por hacerse hasta los términos proyectados; y por eso resulta un saldo en contra del Fisco, que solo sería debido y exigible, cuando todos los ferrocarriles contratados por Meiggs, se concluyesen hasta sus términos definitivos, según los contratos de construcción. Ese saldo reducible á 4.530,123 21, según lo he indicado, es, en la cuenta general, de 18.120,492 87; y no de 28.881,853 45, más el dicho saldo de la cuenta general, y más los fantásticos millones que se pretende exigir del Erario.

Entre tanto son muy desiguales las condiciones respectivas del Estado y de los Empresarios, para la situación que resulte al resolverse en definitiva todas las cuestiones pendientes hoy, estando las desventajas de parte del primero.

Cuando por honrados caminos se llegase á liquidar real y definitivamente las cuentas y cargos recíprocos; si el Estado resulta acreedor, como no puede dejar de serlo, muy posible es que las decisiones sean ilusorias en sus efectos, por falta de bienes en los que deban hacerse efectivas las responsabilidades consiguientes. Si sucediese el hipotético y casi imposible caso de que la empresa resultase acreedora, nada tiene que temer; porque, por el principio de solidaridad, el Estado nunca desaparece, ni llega á la insolvencia efectiva; y á mayor abundamiento, allí están los mismos ferrocarriles para cubrir con sus productos el hipotético crédito definitivo de los supuestos acreedores.

Por último, es también inalegable el título de constructores, así como la circunstancia de que éstos no

están obligados á entregar las lineas, por no hallarse concluidas; porque según cláusulas expresas de todos los contratos de construcción, el Gobierno tiene la facultad de recogerlos por secciones.

V.

Para extraviar el criterio público se han desfigurado muchos de los hechos que dejo consignados, se han silenciado otros, se ha mutilado el texto de las cláusulas de los diversos contratos y de las disposiciones que los constituyen ó que rigen respecto de ellos; y, sobre todo, con el fin de hacer el caos, cuando más se necesita la luz, se ha hecho una monstruosa confusión de las estipulaciones absolutas, con las relativas ó condicionales, inventando una solidaridad que no existe en ellas. Restablecida como queda la exactitud de los hechos y completados, en cuanto ha sido necesario, los textos pertinentes, puedo excusarme, por ahora, de analizar cada uno de los sofismas forjados para invocar derechos que no existen; pero antes de concluir, y aunque incurra en repeticiones, debo insistir ante V. E. respecto de algunos puntos que, hasta aquí, no se destacan tal vez con la necesaria claridad; ó que han podido pasar sin correctivo en lo que llevo expuesto.

Sintetizando la condición legal del Gobierno y de don Juan Torndike, con relación al contrato de 3 de Febrero; pero con prescindencia intencional de los contratos y arreglos de 21 de Febrero y de 17 de Agosto de 1877, se dice «que el Supremo Gobierno debe entregar al contratista los fondos necesarios para la construcción de Juliaca al Cuzco, que éste debe concluir, con estos fondos, el mencionado ferrocarril, y que, mientras éste llegue al Cuzco, las líneas de Mollendo, Puno y Juliaca á Santa Rosa, permanecerán en administración, haciendo los gastos el contratista, y sin gravámen para el Estado». No es cierto, Excmo. Señor, que el Gobierno esté obligado hoy á entregar fondos para la conclusión del ferrocarril hasta

el Cuzco. Demostrado queda hasta la saciedad, y todavía es necesario repetirlo una vez más, que está pagada la sección Juliaca á Maranganí, y que para que el Gobierno esté obligado á arbitrar recursos para construir la sección de Maranganí al Cuzco, y para pagar á Meiggs los saldos que resulten entonces por obras que aun no se han hecho, es indispensable que se realice la condición de que la Empresa construya la sección entre Chicla y la Oroya, que también está pagada, y el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco; sin que por esto deje de tener la Empresa el derecho de construir el ferrocarril de Maranganí al Cuzco *con sus propios recursos*; más en este caso la obligación correlativa del Gobierno, no es la de proveer de fondos, antes de que se realice aquella condición, sino la de «*dejar hacer.*»

Cierto que, miéntras el Gobierno no lo quiera, los sucesores de Meiggs no pueden apartarse de administrar los ferrocarriles y de soportar sus gravámenes siempre que estos existiesen; pero no es cierto, Excmo. Señor, que ellos tengan el derecho de apropiarse los productos de los ferrocarriles del Sur miéntras el de Juliaca no llegue al Cuzco; porque esto tocaría en lo absurdo. Sería lo mismo que adueñarse perpétuamente de los ferrocarriles del Sur, puesto que, la prolongación al Cuzco, depende: 1º de que los empresarios tengan recursos para hacerla; y 2º de que quieran hacerla. Sin necesidad de prueba, lo saben todos, y está en la conciencia de V. E., que don Juan Thorndike no tiene elementos para construir el ferrocarril de Santa Rosa al Cuzco, ni don Cárlos Watson, para llevar el de Chimbote hasta Yuramarca. En cuanto á lo segundo, aunque los contratistas tuviesen elementos para ejecutar estas obras, claro está que no las ejecutarian nunca, porque *no les conviene*, porque la no ejecución los haría indefinidamente dueños de unos ferrocarriles que cuestan al Perú S/ 82.946,176 64; capital cuyo lucro cesante, calculado solamente al interés legal, representa la suma de S/ 4.976,770 59 al año; y como las vías fe-

rreas y especialmente su material rodante, disminuyen de precio, por efecto del uso y de la acción del tiempo, hasta el punto de inutilizarse; los deterioros sufridos podrían calcularse en otra suma tal vez igual, concluyendo por que el Fisco perdiese completamente el dinero invertido en los ferrocarriles que construyó D. Enrique Meiggs, sín esperanza de reintegro.

Elemento para mantener tan estraña pretensión ha sido la extravagante amalgama que en la escritura de 3 de Febrero del 77, se hizo de muchísimos contratos diferentes y aún heterogéneos y que ahora se trata de sostener, explotándola en pró de intereses individuales y en contra del Fisco. Por eso se confunde el artículo cuarto de la segunda propuesta, con el artículo cuarto de la tercera.

Yo debo hacer notar á V. E. que las estipulaciones contenidas en la primera de estas dos propuestas, se pactaron á firme, y de una manera incondicional y efectiva; en tanto que las estipulaciones de la tercera propuesta, cuya realización depende de una serie de condiciones sucesivas, que no se han realizado, y que hoy son verdaderamente imposibles; más bien que contratos, pueden considerarse como promesas condicionales.

Si en el artículo 4º de la 3ª propuesta relativa á los ferrocariles de Chimbote y Cuzco, de hipotética ejecución, se dijo: « que al entregar Meiggs estos ferrocarriles, entregaría también los de Pasco, Pacasmayo y Arequipa; previniendo, que miéntras todas estas líneas estén en poder de Meiggs correrá de su cuenta su conservación y administración sin gravámen alguno del Estado; » esto no puede apreciarse, sino en el valor que tiene, como un estímulo para que Meiggs construyera cuanto ántes los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, después, ó simultáneamente, de haber construido el de la Oroya á Pasco, á fin de libertarse del gravámen que, según él, le ocasionaba la administración; y que, desde el momento en que esas líneas dejasen de estar en su poder, momento que será el que V. E.

designe, cesará el gravámen de la Empresa pesando sobre el Erario si lo hubiere, ó aprovechándose éste de los productos de la cosa suya.

Debo, por último, dejar perfectamente establecido, que el contrato de administración y su término, no depende de ninguno de los otros contratos contenidos en la escritura de 3 de Febrero; ni éstos dependen de aquel sino de la voluntad del dueño, del sujeto del derecho, que lo es V. E. en representación del Estado.

Por lo demás, el texto de las resoluciones supremas de los respectivos contratos y las palabras esplícitas y terminantes de don Enrique Meiggs, que ántes he copiado, hacen innecesario desmentir nuevamente en este lugar la falsa afirmación que se hace de que la sección de Juliaca á Maranganí no está pagada. En aquellos documentos consta la estipulación expresa de que los fondos entregados á Meiggs fueron en pago de esa y otras secciones; y que se estipuló también la manera y forma como Meiggs debía pagar las cantidades de que resultase deudor; conviniéndose en que si resultaba acreedor, no sería pagado, sino cuando hubiese concluido el ferrocarril de la Oroya hasta el Cerro de Pasco.

VI.

He concluido, Excmo. Señor; pero aún me resta decir algunas palabras relativas á la incubación de este trabajo, en el que, en todo caso, encontrará V. E. recta intención y exacto conocimiento de las abstrusas cuestiones relativas al complejo y delicado ramo de los ferrocarriles del Perú.

Al estudio de ellos he dedicado los más preciosos momentos, desde que tuve la honra de ser llamado por V. E. á la Dirección General de este Ministerio; y al llegar el instante oportuno para ofrecer al Supremo Gobierno el fruto de mis asiduos trabajos, trazando el cuadro poco halagüeño de los antecedentes y situación de este asunto, no he podido menos que sentirme

apenado, considerando la incuria, por decir lo menos, de las administraciones precedentes al crear y mantener hasta hoy el órden de cosas á que V. E. debe poner término inmediato, escribiendo así la página más lucida de su administración.

Por humilde que sea la personalidad del individuo, desde el momento en que ocupa un puesto público, aunque solo pase por él como un meteoro, no solo debe á los contemporáneos, sino también á la historia, estrecha cuenta de todos sus actos administrativos.

Bajo estas inspiraciones, tengo el honor de proponer á V. E. el adjunto proyecto de decreto, cuyos considerandos se contienen en cuanto dejo expuesto.

Por hoy la tarea está circunscrita á los ferrocarriles del Sur. Próximamente me permitiré someter á la consideración de V. E. otros proyectos relativos á los demás ferrocarriles, y en todos ellos no se encontrará otra cosa que la expresión de la verdad, la aplicación de la ley, el veredicto de la justicia y la legítima reivindicación de los intereses fiscales.

Lima, Octubre 22 de 1887.

Excmo. Señor.

ENRIQUE CARAVEDO.

CONTESTACION
DE
DON JUAN L. THORNDIKE.

Excmo. señor:

Juan L. Thorndike cesionario de los derechos de don Enrique Meiggs en los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco, á V. E. con la mas respetuosa consideración me presento y digo:—que he leido la exposición del Ministro de Obras Públicas, señor Caravedo, en la que, para cumplir su deber ineludible, defendiendo los derechos del Estado, traza el cuadro de las relaciones con la Empresa Administradora de los ferrocarriles del Sur, á fin de que se ponga término á la anómala situación actual, y se obtenga para el Tesoro Público una fuente inmediata de lejítimos ingresos.

Si el documento de que me ocupo solo hubiese tenido por objeto dejar constancia de que, « por humilde « que sea la personalidad del individuo que ocupa un « puesto público, aunque pase por él como un meteo- « ro, no solo debe á los contemporaneos sinó también « á la historia, estrecha cuenta de todos los actos ad- « ministrativos;» yo no tendría necesidad de ocuparme de tal exposición, porque, bajo ese aspecto, sería tan importante como inofensiva. Pero como, al propio tiempo, el señor Caravedo hace constar, que en todo lo que diga sobre ferrocarriles, « no se encontrará otra cosa que la expresión de la verdad, la aplicación de la ley, el veredicto de la justicia, y la reivindicación de los *billetes* (1) fiscales;» me veo en la precisión indeclina-

(1) Es de suponerse que el Señor Thorndike hubiese escrito, ó querido escribir, « *intereses fiscales* », en vez de «*billetes fiscales*: » pero con el propósito de que esta trascripción, sea enteramemte *fiel* se reproduce integramente, aun con los errores que puden suponerse de caja.

4

ble de exponer lo conveniente á mis derechos, demostrando que en ese documento se afirman hechos y antecedentes que no guardan perfecta armonía con la verdad, que las leyes que se ha intentado aplicar son inaplicables, y que el veredicto de la justicia es muy distinto del que quiere colegirse.

Todo esto sucede, en mi concepto, no por la falta de recta intención, ni de esclarecido criterio, que éste y aquella distinguen al autor del informe sobre los ferrocarriles; sinó porque su reciente advenimiento al Ministerio no le habrá permitido, sin duda, estudiar todos y cada uno de los numerosos y antiguos documentos que hacen tan complejo este asunto; teniendo, por lo tanto, que producir datos compilados en anales de época determinada, truncados al escribirlos, y quizá dejar correr apreciaciones de funcionarios subalternos.

Hecha esta salvedad, inspirada por el respeto que debo al alto funcionario, paso á ocuparme del documento, con la franqueza requerida por la verdad, por el buen nombre de mis cedentes y por mi propia defensa. Al hacerlo, he de seguir, punto por punto, el mismo itinerario del señor Caravedo; y su lealtad me infunde la esperanza de que, rectificando conceptos equivocados, tendrá que reconocer que en lugar del anchuroso camino que divisa, en su deseo de llegar al término de una situación anómala, para convertir los ferrocarriles en fuente de recursos inmediatos; solo existe dificil y dilatada senda formada por la acción de los acontecimientos desgraciados en su origen, pero ineludibles en sus consecuencias; y que, para recorrerla de prisa, se necesitaría haberse decidido, de antemano, á desconocer la santidad de los contratos solemnes, á cortar con la espada dificultades que deben desatarse con los resortes de la ley, y á pasar sobre consideraciones de un órden mas elevado, que el Perú no ha olvidado nunca, ni olvidará, cuando aspira á restablecer la confianza de los contratistas á quienes se empeña la fé nacional.

I.

Después de hacer constar el señor Caravedo, que los ferrocarriles de Mollendo á Puno, con todos sus accesorios, cañerías y material adicional, costaron 48.820,548 soles 44 centavos, recuerda que la linea de Mollendo á Arequipa fué arrendada á Meiggs, habiéndola sacado antes dos veces á remate, sin que se presentara un solo postor. Si este recuerdo se invocára para demostrar que la explotación de los ferrocarriles no era codiciable, puesto que los postores brillaban por su ausencia, nada tendría que observar; pero como de allí quiere deducirse que el constructor no entregó la obra al Gobierno, tengo necesidad de rectificar esta aserción.

Casi es inoficioso declarar que la linea de Mollendo á Arequipa fué entregada, materialmente, al Gobierno del Perú, porque fué un acontecimiento notable el viaje del Presidente de la República con todos sus Ministros, los mas altos funcionarios y el Cuerpo Diplomático residente en Lima, á la toma de posesión del ferrocarril. Y no faltaron ni las formas ostensibles consagradas por el derecho para actos posesorios, pués el coronel Balta colocó el último clavo al llegar á la estación de Arequipa.

Se argüirá, tal vez, que en ningún documento solemne consta la entrega; y en respuesta, citaré la escritura pública de 11 de Mayo de 1872, otorgada ante don Claudio José Suarez, en la que se considera la vía « *entregada por el contratista* don Enrique Meiggs al Gobierno, y por éste á don Enrique Meiggs como arrendatario, para los efectos del arrendamiento del 1º de Julio, en que estuvo completamente concluida y expedita la línea para el tráfico público.» Y si esto no satisface, añadiré, que en la memoria del señor Ministro de Obras Públicas al Congreso de 1876, hablando de la línea de Mollendo á Arequipa, dice que « *la recibió el Gobierno* en 1º de Enero de 1871, habiéndose arrendado al mismo Meiggs, según resolución supre-

ma de 1º de Julio de 1871.» Si entonces no se hizo el inventario, sería porque el Estado no lo estimó indispensable: era su derecho y no quiso ejercitarlo. Diez y seis años después ordenó su facción; y V. E. tiene el expediente que se ha formado por sus ingenieros, en el cual aparecerá, si se ha dicho la verdad por entero, que el contratista cumplió con el solícito interés de un hombre de buena fé.

Insistir, después de lo dicho, en sostener que el ferrocarril de Mollendo á Arequipa no fué entregado al Gobierno, casi podría calificarse de pertinacia; y empeñarme en aglomerar nuevas citas para acreditar el hecho de la entrega, bien merecería el nombre de fútil majadería.

Paso ahora á ocuparme de la profecía de don Enrique Meiggs. El señor Ministro Caravedo trascribe algunas frases de uno de los discursos del Empresario, en las fiestas de la inauguración de las líneas férreas, con el objeto de probar que se equivocó al decir, entre otras mil cosas que se declamaban en los discursos sobre ferrocarriles, que *los tímidos no tenían razón de asustarse por el costo de las obras, porque en un decenio el país no solo se reembolzaría de los gastos sinó que multilpicaría sus valores.*

Yo no sé si don Enrique Meiggs haría bien ó mal en emplear esta hipérbole; pero confieso que si lo dijo como profecía, se engañó completamente. Así se engañó también el Presidente Constitucional de la República, cuando consideró aquel ferrocarril como «el portador de las riquezas perdidas, ó más bien desaprovechadas en las cumbres de los Andes, á los mercados en que obtendrían incalculable precio.» Igualmente parece que incurrió en equivocación el Ministro de Obras Públicas de aquella época, al decir: «ese carro que teneis á la vista es la caja en cuyo seno misterioso se encierra la actualidad y el porvenir del género humano.» (Discurso pronunciado en la inauguración del ferrocarril de Arequipa.)

¿Pero qué voy á razonar, Excelentísimo Señor, so-

bre el tema de discursos ó bríndis, pronunciados en días de regocijo público, para despertar el entusiasmo del numeroso auditorio? Si don Enrique Meiggs hubiese hecho la declaración enunciada, en alguno de sus contratos, si figurara en cualquiera de sus propuestas, la tomaría en consideración para averiguar si á la luz de los principios del derecho, podia considerarse como causal de resción ó motivo de responsabilidad. Pero no es serio tomar esas frases de arenga, como punto de partida, para definir relaciones jurídicas ni para hacer cálculos numéricos.

Esos cálculos no se me habían ocurrido jamás para determinar el monto de los gravámenes sufridos por el Estado.

1º El señor Ministro fija en 31.245,151 soles los intereses que al seis por ciento al año, han debido devengar los 48.820,548 soles 44 centavos, que se invirtieron en el ferrocarril concluído de Mollendo á Arequipa, en el inconcluso de Arequipa a Puno, y en el comenzado de Juliaca al Cuzco. Pero yo pregunto ¿cuándo se obligó Meiggs á hacer producir á los ferrocarriles el seis por ciento? ¿de dónde deduce el señor Ministro que debe computarse en el seis por ciento, cuando menos, el producto de una obra pública? ¿qué seis por ciento producen el ferrocarril de la Oroya, el de Salaverry, el de Moquegua, el Palacio de la Exposición, la Carretera del Callao y el mismo Muelle Dársena, hecho con fondos particulares, situado en el primer puerto de la República, amparado por un privilegio exclusivo, y administrado por hombres muy competentes que la Sociedad General envía de Europa? Entiendo que el seis por ciento al año es la tasa del interés, según las leyes del país, únicamente para los casos en que la persona obligada á pagar una suma de dinero, que se comprometió á entregar ó se le prestó, no la entrega ó paga á su vencimiento. Pero creo que si se dá una mala colocación al capital, y por ello la obra resulta improductiva, el dueño no tiene derecho de exijirle al Empresario el seis por ciento

sobre el precio de costo. El Gobierno del Perú, por ejemplo, ha gastado más de diez millones de soles en una sección de ferrocarril de 82 millas, de la estación de Juliaca al Caserío de Santa Rosa; y aunque yo hiciera milagros, no conseguiría un producto líquido ni de uno por ciento al año. Llevado hasta la ciudad del Cuzco producirá cuatro, seis ó diez por ciento: este será el desenvolvimiento del porvenir.

2º Otra de las partidas que se estima como gravámen es la de soles 3.260,000, á razón de 5,000 por kilómetro, por deterioro de la línea y para renovación del material rodante, según un informe relativo al proyecto Grace.

No comprendo que razón haya tenido el señor Ministro para tomar en cuenta el informe referente al proyectado contrato Grace, cuando solo hace un mes que la Comisión especial de ingenieros, nombrada por VE., ha presentado su informe é inventarios, en los cuales aparece el perfecto estado del material rodante, ya renovado en parte, las magníficas condiciones de la línea férrea en lo general, la llegada de cuarenta mil durmientes para algunas pequeñas reparaciones, el aviso de que estaba próximo á llegar, como ha llegado, otro buque con mayor cantidad de materiales y la constancia de que existen obras extraordinarias, como la factoria de Arequipa, con la que reemplacé la que las tropas chilenas destruyeron en Mollendo. No hay, pues, para que aplicar, por analogía, un informe sobre el proyecto Grace, cuando existe otro, de fecha posterior, especial para los ferrocarriles del Sur, y expedido por ingenieros peruanos. Y lejos de hacer cargos por los 3.260,000 soles que el Gobierno debía invertir, debe reconocerse que ya los he invertido, en las reparaciones, que no terminé antes por el bloquéo del puerto que hacía imposible el desembarque de materiales.

3º Se considera también como gravámen las cantidades cargadas en cuenta al Estado, por los trenes extraordinarios y por los fletes y pasajes en los ordinarios, cobrando en éstos la mitad del precio de tarifa;

pero este será un gasto que el Gobierno tendrá que hacer en todo tiempo, á no ser que la administración sea por su cuenta, en cuyo caso, dado el carácter nacional y la condescendencia de las autoridades subalternas, casi todos viajarán de balde, y resultará necesariamente un déficit contra el Tesoro.

4º Por último, debo ocuparme de los 2.512,420 soles 45 centavos, verdadero gravámen, en la época en que los ferrocarriles se administraron por cuenta del Estado. A este respecto, advertiré, que esa suma no provino solo de los gastos de conservación y administración de la lineas del Sur, sinó de todas las que corrieron á cargo de Meiggs, como la de la Oroya, la de Chimbote y la de Pacasmayo; y como el señor Ministro carga á las primeras, es decir, á las del Sur, todo el gravámen de los 2.512,420 soles 45 centavos, en vez de la parte proporcional que les corresponde, ha incurrido en un lamentable error.

De estos cálculos, que he examinado ligeramente, ha formado el señor Caravedo mas de treinta y nueve millones y medio de soles de plata, que los denomina gravámenes para el Fisco; y hace notar que esta suma no es de ochenta millones, porque procediendo con equidad, solo ha cargado intereses desde 1877, en lugar de cobrarlos desde 1870, y de hacer capitalizaciones acumulativas.

Al llegar á este punto, casi no hallo qué decir. Pagar, como pagó Meiggs, arrendamiento desde 1870 hasta 31 de Agosto de 1875, y creer que además puede cobrarse intereses por ese período, es algo que no concibo. Ser por cuenta del Estado la administración de las líneas, desde Agosto de 1875 hasta fines de 1876, y pretender que el Estado administrador pague intereses al Estado dueño de la cosa administrada, que dejó pérdida, es una pretensión que debe haberse escapado inadvertidamente al correr de la pluma. Y hablar de capitalización acumulativa de intereses, cuando demostrado queda que no hay lugar á que éstos se devenguen, y cuando hasta en el contrato de mútuo

es prohibido capitalizar, si no se convino por escrito en hacerlo después de dos años de atraso, es el esfuerzo supremo de la fantasía, arrebatada por el patriotismo, para llegar á formar ochenta millones de soles, con los que se haria una red de rieles de acero entre los Andes, valles y costas del Perú.

Habiendo demostrado la inexactitud de la primera parte de la exposición ministerial, paso á ocuparme del contrato solemne del cual se derivan mis derechos y obligaciones, como constructor y administrador de las líneas férreas del Sur de la República.

II.

Para no fastidiar á V. E. con el relato de todos los hechos que precedieron á la celebración del contrato de 3 de Febrero de 1877, me limitaré á enunciar algunos de aquellos, para la mejor inteligencia de este último:

1º Estando vigentes los contratos sobre ferrocarriles, celebrados entre el Gobierno y don Enrique Meiggs, se hizo por ambos el arreglo de 7 de Julio de 1870, en el cual el Supremo Gobierno del Perú estableció y declaró solemnemente que los cincuenta y cinco millones que entonces debía al contratista, le serían pagados *en dinero sonante y en letras al cambio de 45 $\frac{5}{8}$ peniques por sol;* declarando á la vez, que «estos fondos no podrían ser aplicados, en ningún tiempo y por razón alguna, á otro pago que al de las construcciones de los ya expresados ferrocarriles.» (Cláusulas 6ª y 8ª de la escritura de 7 de Julio de 1870.)

2º Como la escaséz del Tesoro obligó al Gobierno á invertir estos fondos en las necesidades y gastos de la administración pública, quedó violado el compromiso de 7 de Julio, causando incalculables pérdidas al contratista. Para remediarlas, siquiera en parte, se celebró el arreglo de 1º de Junio de 1874, entre el señor Ministro Rosas y don Enrique Meiggs, elevado á escritura pública, en el cual se acordó la distribución de los

bonos sobrantes del empréstito de 1872, para las obras que corrían á cargo de Meiggs, con deducción de doscientas mil libras, que debían aplicarse al ferrocarril de Paita á Piura. Desgraciadamente, la suerte que corrió el empréstito de 1872, el exíguo producto de la venta de los bonos y las demás circunstancias que, desde entónces, caracterizaron la crísis del Perú, impidieron también el cumplimiento del acuerdo salvador de 1º de Junio de 1874.

3º Por fin, el Supremo Gobierno tratando de conseguir fondos en los Bancos, y no habiéndolos conseguido, ordenó la paralización de los trabajos de los ferrocarriles, con la calidad de por entónces, con fecha 13 Agosto de 1875; y no necesito esforzarme en demostrar á V. E. los efectos de verdadera catástrofe para don Enrique Meiggs y para el pías.

Tales fueron las circunstancias que precedieron á la celebración del contrato de 3 de Febrero de 1877, en el cual el Gobierno de acuerdo con D. Enrique Meiggs, buscó un remedio á los hondos males que se habían desarrollado desde 1870, sin culpa del contratista, y por una serie de vicisitudes fatales para el crédito y la prosperidad del Perú. Conviene tener en cuenta todos estos antecedentes, para que no se crea, como crée el vulgo, que ese contrato de 3 de Febrero fué un favor otorgado por el Gobierno á Meiggs, sinó una transacción, en la que el segundo hizo gracia al primero de muchas ventajas que le daban evidentemente sus contratos anteriores, pero que no era hidalgo exigir cuando el país había llegado á un estado de crísis inevitable.

El citado contrato comprende tres partes; y como la primera se refiere al ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, que no corre á mi cargo, debo limitarme á la segunda y tercera, en todo lo que son aplicables á los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco. Pero antes de pasar adelante, necesito rectificar los conceptos del señor Ministro Caravedo, en cuanto á las causas del contrato y á la explicación que les dá.

Desde luego, las principales causas quedan ya con-

signadas en los párrafos que anteceden; y una de ellas es la misma que el señor Ministro considera en primer lugar, esto es, la deficiencia de los fondos emanados del empréstito de 1872. Pero no puedo aceptar la explicación de que, por cuanto ese empréstito fracasó sin culpa del Gobierno, este no es responsable de sus consecuencias, ó lo que es lo mismo, no tiene responsabilidad para con don Enrique Meiggs, por no haberle pagado las cantidades estipuladas, en los plazos convenidos y al tipo que se había fijado. Si los contratos entre el Gobierno y Meiggs hubiesen sido convencionales, y su cumplimiento hubiese dependido de que se realizase la condición de colocar ventajosamente el empréstito de 1872, el argumento del señor Caravedo tendría fuerza; pero como los contratos fueron absolutos, Meiggs no tenía necesidad de averiguar de donde conseguiría fondos el Gobierno, teniendo sí el derecho de exigirle esos fondos en la cantidad, especie y plazo convenidos.

Otra de las causas que analiza el señor Ministro, fué la necesidad de salvar las cantidades invertidas en los ferrocarriles comenzados, y la de evitar el fuerte gravámen que ocasionaba la conservación de las secciones construidas. Esos dos objetos se consiguieron indudablemente; pues las líneas se encuentran hoy en perfecto estado, sin que jamás se haya paralizado el tráfico en los diez años trascurridos; y tan cierto es que se evitó el gravámen, que desde la celebración de este contrato, jamás ocurrió el empresario á demandar en la Caja Fiscal ni un centavo, para los gastos de administración y conservación, siendo así que antes de celebrarlo, dicha oficina había tenido que cubrir un déficit de más de dos millones y medio de soles. Nada tengo que decir sobre este déficit ó gravámen, porque, siendo anterior á mi contrato, ni me favorece ni me perjudica; y tampoco debo engolfarme en consideraciones de órden moral, porque como en el contrato no se dijo que se iba á proporcionar utilidades al Gobierno, sinó que se trataba únicamente de evitarle pérdidas, es claro,

que, habiéndoselas evitado, he cumplido religiosamente mis compromisos.

La tercera de las causas que el señor Caravedo asigna á este contrato consiste en la declaración que se atribuye á Meiggs de que contaba con los medios y recursos necesarios para las obras que proponia realizar por su propia cuenta.»

Desde luego, se vé en la escritura de 3 de Febrero, que Meiggs no dijo que haría las obras *por su propia cuenta*, sinó que se comprometía *á buscar los fondos correspondientes*, ya recibiéndolos prestados, ya formando sociedades, ya haciendo combinaciones tendentes al mismo fin; garantizando el Supremo Gobierno el siete por ciento anual, sobre 2.400,000 libras esterlinas, emitiendo Meiggs bonos ú obligaciones con hipoteca de los ferrocarriles y minas, y comprometiéndose la Nación á formar el fondo de garantía y amortización con el producto líquido del ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco, con los derechos de exportación de numerario, de metales y minerales, con determinados productos de minas y con el precio de 200,000 toneladas de guano. Decir después de esto, que el Estado no daba nada y que Meiggs iba á hacer las obras por su cuenta sería cerrar los ojos á la evidencia, para no leer lo que díce el contrato en los artículos 2º y 3º de las «condiciones generales,» y en los artículos 1º, 2º, 3º y siguientes del capítulo «garantía del Supremo Gobierno.»

He contestado este punto solo por restablecer la verdad, no porque tenga interés personal; pués mis derechos y obligaciones se derivan de la segunda y tercera propuesta, y en ambas hay precios estipulados y se halla establecida la forma de pago; advirtiéndose, por consiguiente, que no puedo abrigar el temor de que se suponga que estoy obligado á hacer gratuitamente la construcción de las líneas.

Como he de ocuparme en capítulos especiales de la administración de los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco, del contrato de este último hasta Maranga-

ní y después hasta su término definitivo, no necesito, por el momento, analizar las condiciones de los referidos contratos de construcción y administración. Así evitaré repeticiones innecesarias, y podré entrar, desde luego, á esclarecer uno de los puntos que se ha oscurecido, el cual se refiere á los cuatro millones que se dieron en bonos á don Enrique Meiggs, convertidos despues en billetes de la Compañia de Obras públicas y Fomento.

III.

Presentadas las tres propuestas de don Enrique Meiggs, con fecha 12 de Junio de 1876, fueron aceptadas por resolución suprema de 12 de Enero de 1877; y en el art. 3º de la segunda propuesta, se convino en que se liquidaran las cuentas entre el Gobierno y don Enrique Meiggs, hasta esa fecha. Cuatro dias despues pidió Meiggs algunas modificaciones que fueron concedidas en el decreto de 24 de Enero del mismo año, quedando el citado art. 3º de la segunda propuesna, en la parte pertinente, en los mismos términos en que fué aceptado en el primer decreto, que son los siguientes: « Se liquidarán las cuentas entre el Gobierno y don Enrique Meiggs hasta la fecha; y al pago de todas las sumas que se le deban á este por fondo de garantía, certificados no pagados de trabajos hechos, estudios, trenes, etc., se aplicarán los que resulten á su cargo por arrendamiento de los ferrocarriles y demás cuentas que tiene abiertas. Si resultase saldo á cargo de Meiggs, se reducirá del monto que se le adeuda, para la conclusión de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco; y si el saldo fuera á su favor se le pagará del mismo modo puntualizado en el artículo, anterior» (en bonos al 75 por ciento.)

En cumplimiento de este artículo Meiggs, presentó sus cuentas el mismo dia 24 de Enero de 1877, según puede verse á fojas 484 y siguientes de los «Anales de Obras Públicas del Perú.» La cuenta corriente (que es

la que conviene examinar, porque no hay cuestión de ninguna clase sobre la cuenta general de ferrocarriles) arrojaba un saldo á favor de Meiggs de 10.078,130 soles 19 centavos, sin que en ninguna de sus partidas figuren, para nada, los 3 millones 917,451 soles 55 centavos, en que fueron contratadas las secciones de Yuramarca y Marangani.

Las cuentas que presentó Meiggs fueron remitidas por el Gobierno á la Dirección de Contabilidad General, para que procediese á practicar la respectiva liquidación; y una vez que esta operación estuvo concluida el Sr. Director de Contabilidad la elevó al Sr. Ministro de Hacienda, con fecha 1º de Febrero del mismo año de 1877, tachando algunas partidas no comprobadas, dejando en suspenso la de 4.502,471 soles 21 centavos por pérdidas y gravámenes, pendiente hasta la actualidad, y reconociendo como de legitimo é inmediato abono el saldo líquido de 4.991,193 soles 10 centavos.

El Ministro de Hacienda señor Aranibar dictó, con fecha 14 de Febrero, el siguiente decreto: « Póngase « en conocimiento de D. Enrique Meiggs la liquidación « adjunta para que exponga lo conveniente;» y Meiggs exponiendo lo conveniente, presentó un recurso, fechado el 16 del mismo mes, dos días depués del decreto, en los términos siguientes:

« El señor Director de Contabilidad, al liquidár mi cuenta corriente con el Supremo Gobierno, ha sacado á mi favor un saldo de cuatro millones novecientos noventa y un mil ciento noventa y tres soles diez centavos (S. 4.991,193.10 cts.) En recurso separado he manifestado V. E. que este saldo debe ser mucho mayor, y espero que así lo declare.

« Entretanto, estando reconocida la indicada cantidad como legítima, y teniendo yo necesidad de fondos para atender á los ferrocarriles y principiar los trabajos del Cerro de Pasco, suplico á V. E. se digne ordenar que por cuenta del saldo dicho, ya reconocido, se me entreguen cuatro millones de soles S. 4000000.

« Esta cantidad me será entregada en bonos con

arreglo á las bases establecidas en la contrata firmada el 3 del presente mes, y como los bonos no están hechos todavía, suplico á V. E. se digne ordenar, se me den certificados provisionales, que serán cambiados mas tarde por los bonos definitivos.»

El Supremo Gobierno decretó esta solicitud, con fecha 21 del mismo mes de Febrero, en estos términos: «Visto el presente recurso del contratista de los ferrocarriles, don Enrique Meiggs, y teniendo en consideración, que de la liquidación practicada por la Dirección de Contabilidad General y Crédito, de la cuenta corriente con el Supremo Gobierno, resulta un saldo á favor del contratista de 4.991,193 soles 10 centavos, se dispone, 1º Que por cuenta de esta suma, y sin perjuicio de expedir respecto de esa liquidación la correspondiente resolución, se entregue á don Enrique Meiggs S. 4.000,000 de bonos especiales al tipo de 75 °/ₒ; y 2º Que el servicio de estos bonos se haga conforme á lo dispuesto en las supremas resoluciones de 12 y 24 de Enero último, principiando dicho servicio desde el 1º de Julio del corriente año, con los fondos que antes de esa fecha señalará el Gobierno, de acuerdo con lo pactado en los artículos 2º y 3º de la segunda propuesta, y del artículo 5º del supremo decreto de 24 de Enero próximo pasado.—Regístrese y pase á la Dirección de Contabilidad General, para que emita certificados provisionales, que serán canjeados por bonos definitivos.

Rúbrica de S. E.—*Aranibar.*

Como se vé por la serie de documentos que dejo trascritos, los cuatro millones de soles que recibió en bonos don Enrique Meiggs, fueron en pago parcial del saldo de sus antiguas cuentas, cuya liquidación pidió en sus propuestas de 12 de Junio de 1876, no figurando en ninguna de sus partidas los 3.917,451 soles 55 centavos que el Gobierno se obligó á pagar por las secciones de Yuramarca y Marangani. Así lo comprendió claramente el Tribunal Mayor de Cuentas, y por

eso falló en su sentencia ejecutoriada de 22 de Setiembre de 1886, que atento al mérito de las cuentas y liquidaciones «presentadas, y de sus reparos, respue tas y clasificaciones, no son de cargo de don Enrique Meiggs, ó de los que sus derechos representen, los S/ 3.917,451 55 cts que el Gobierno se obligó á dar y Meiggs no llegó á recibir, para la continuación hasta Maranganí y Yuramarca de los ferrocarriles de Juliaca y Chimbote.»

Sin embargo de la claridad con que se ha demostrado hasta el cansancio que el precio de las mencionadas secciones de Yuramraca y Maranganí no ha sido pagado, no faltan espíritus obstinados que á pesar de la luz de la evidencia, sostienen á ciegas que ese precio está pagado Este error proviene, sin duda, si error puede caber, de la falsa interpretación que se le dá al decreto Supremo de 17 de Agosto de 1877, que paso á explicar.

Entregados á Meiggs los cuatro millones en bonos, emitió éste un millón treinta mil soles de billetes al portador, como Presidente de la «Compañía de Obras Públicas y Fomento,» con la garantía de un millón y medio de dichos bonos, que depositó solemnemente en el Tribunal del Consulado. Pero poco tiempo después el Gobierno se negó á pagar los antiguos bonos de tesorería, y esta negativa desacreditó completamente los bonos especiales dados á Meiggs, y la primera manifestación del descrédito fué el rechazo que hizo el público de los billetes emitidos con la garantía de los bonos depositados.

En esa difícil situación, creada por el Gobierno, cuando los bonos no servían ni como garantía indirecta y menos podían venderse convenientemente, para impulsar las obras públicas, ocurrió don Enrique Meiggs al Gobierno por su recurso de 11 de Agosto de 1877, narrando los hechos que ya dejo referidos, y proponiendo que se le admitieran los bonos que había recibido en pago, y se le autorizara para emitir billetes de la Compañía de Obras Públicas, en una canti-

dad equivalente á los bonos que devolvía; comprometiéndose á destinar estos billetes en las obras que corrían á su cargo. El Gobierno accedió á dicha solicitud en el citado decreto de 17 de Agosto; y los artículos pertinentes dicen así:

«Art. 7º Acéptase la propuesta que ha hecho al Gobierno don Enrique Meiggs, con fecha 11 del presente mes, y en consecuencia se le autoriza para que emita billetes al portador, hasta la suma de cuatro millones trescientos tres mil trescientos treinta y tres soles treinta centavos para que unida á la de un millón treinta mil soles, que sin autorización ha emitido y tiene en circulación la «Sociedad de Obras Públicas y Fomento,» formen una emisión total de cinco millones, trescientos treinta y tres mil trescientos treinta y tres soles treinta y tres centavos, valor de los bonos especiales del tesoro que se han dado á Meiggs en pago de trabajos de ferrocarriles, aplicándose al saldo que se debe á Meiggs, por trabajos hechos, la diferencia que resulta entre el tipo de setenta y cinco por ciento á que el Gobierno le dió los enunciados bonos, y el tipo nominal en que ahora los recoje; y el Gobierno asume la responsabilidad del pago de los billetes que Meiggs ó la indicada sociedad emita hasta la expresada suma de S/ 5.333,333 33, cts, los que recibirán el sello oficial y serán admitidos en las oficinas y establecimientos del Estado, de las municipalidades y de los ramos de Instrucción y Beneficencia pública, lo mismo que los billetes autorizados de los bancos asociados.»

«Art. 8º Sostituido el Gobierno en el pago de las obligaciones de Meiggs, por la suma total de cinco millones trescientos treinta y tres mil trescientos treinta y tres soles treinta y tres centavos, que representan los bonos que el Estado debe pagar á éste á su vencimiento, se recojerán y cancelarán dichos bonos por quedar definitivamente pagados.»

«Art. 9º Proporcionándose así (con los billetes dados en cambio de los bonos,) el medio de impulsar las obras de los ferrocarriles contratados con don Enrique

Meiggs, pues esta es la única aplicación que dará á los billetes que emite; el Gobierno vigilará la activa prosecución de los trabajos hasta su conclusión, dictando al efecto, las disposiciones convenientes, y quedando Meiggs responsable de los daños y perjuicios que pudiera sufrir el Estado por la inejecución de estas obras.»

No se necesita torturar la inteligencia, ni violentar la interpretación natural de los documentos y de los hechos, para convencerse:

1º De que los bonos se dieron en pago de un antiguo saldo de cuentas, en las que no estaba comprendido el precio de la sección de Marangani:

2º De que los billetes emitidos por la Compañía de Obras Públicas, cuya responsabilidad asumió el Gobierno, representan el valor de los bonos, de donde resulta, que si estos fueron propios de Meiggs, porque se le dieron en pago, aquellos fueron también de la pertenencia de dicho Empresario;

3º De que, aunque esos fondos se le dieron en pago de obras hechas y no de trabajos por emprender, se impuso voluntariamente la obligación de aplicarlos al fomento de las obras públicas, con cuya condición se allanó el Gobierno á darle billetes por bonos;

4º De que el constructor, les dió efectivamente esa aplicación, impulsando los trabajos en las secciones de Marangani, que avanzó considerablemente; de Yura-marca, cuyos certificados por trabajos hechos ascendieron á más de medio millón de soles, y en la maquinaria para el socabón del Cerro de Pasco, que se trajo del extranjero y se condujo hasta Chicla;

5º De que como en el citado decreto de 17 de Agosto, se declaró la responsabilidad de Meiggs, por la diferencia entre el tipo de 75 por ciento, á que el Gobierno le dió los bonos, y el tipo nominal á que los recojió, el sucesor de Meiggs estaba en la obligación de abonar, como he abonado en la cuenta fenecida en el Tribunal Mayor, 1,333,333 soles 33 centavos á que asciende dicha diferencia.

Se dirá que don Enrique Meiggs se comprometió á

responder por daños y perjuicios, en caso de inejecución de las obras; pero aparte de que las ejecutó hasta donde le alcanzaron los billetes, depreciados rápidamente por las posteriores emisiones que hizo el Gobierno, hay otra consideración de hecho y de derecho que no debe olvidarse y que voy á aducir.

El Gobierno se comprometió por el artículo 8º del contrato de 9 de Julio de 1870, á no aplicar los cuarenta y seis millones de soles, destinados á los ferrocarriles, en ningún tiempo y por razón alguna, á otro pago que el de las construcciones de los expresados ferrocarriles; y como los aplicó á los gastos públicos, es claro que infringió esta sagrada estipulación; y como el que celebra un contraro no solo está obligado á cumplirlo, sinó también á resarcir los daños y perjuicios que ocasione su inejecución, es indudable que el Gobierno está en la obligación de resarcirme los daños y perjuicios que causó á mi cedente, dando otra aplicación á los fondos de ferrocarriles y no pagándole en soles de plata ó en letras á 45 ⅝ peniques, sinó en bonos y otros papeles depreciados, que se resignó á recibir en momentos de penuria.

A este resultado llegaríamos, si se invocara cláusula por cláusula, infracción por infracción, demora por demora, y perjuicio por perjuicio, pero no es ese mi ánimo y menos puede serlo el muy elevado de V. E., cuando se trata de asuntos tan graves y complicados, más fáciles de resolver con equidad y buena fé que con largos memoriales y alegaciones forenses.

Como creo dejar claramente demostrado que nunca se pagó el precio estipulado por las secciones de Yuramarca y Maranganí, en el contrato de 3 de Febrero 1877, paso á tratar de la administración de los ferrocarriles del Sur.

IV.

Una de las condiciones de la segunda propuesta, que presentó Meiggs, el 12 de Junio de 1876, fué la que aparecia en la cláusula 5ª para que, exonerándolo

de la obligación de pagar arrendamiento por el ferrocarril, desde la fecha en que el Gobierno ordenó la suspensión de los trabajos, se declarase en el contrato, que desde el 1º de Julio de dicho año hasta que terminase la construcción contratada, los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa y Puno serían adminisirados por el contratista, sin gravamen ninguno del Tesoro público, y conservando los trenes necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga.

El Gobierno, admitiendo esta condición, como casi todas las de la propuesta, consignó en el contrato el artículo 4º, que dice: « Desde el momento que se firme el presente contrato, correrá de cuenta de don Enrique Meiggs la conservación y administración de los ferrocarriles de Pacasmayo á la Magdalena, de Chimbote á Yuramarca, y de Mollendo, Puno y Cuzco, sin gravámen alguno del Tesoro público, y conservando en estos ferrocarriles los trenes necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga. »

En la segunda propuesta se establecía, que la administración duraría hasta que llegase el ferrocarril á Marangani; pero como en la tercera propuesta se trataba de seguir la construcción desde Marangani hasta el Cuzco, volvió á hablarse de la administración, y se convino en que duraría hasta que la línea férrea llegase á la capital del departamento. Por este motivo, aparece el artículo 4º de la tercera propuesta, en estos términos: « Al entregar Meiggs concluidos los ferrocarriles de Chimbote y el Cuzco, entregará también los de Puno, Pacasmayo y Arequipa, previniéndose que miéntras todas estas lineas estén en poder de Meiggs, correrá de su cuenta su conservación y administración, sin gravamen alguno del Erario. »

Son tan claras estas disposiciones del contrato que en rigor no necesitan explicación ni comentario. Ellas expresan incuestionablemente la voluntad de las partes contratantes, de que Meiggs administrara dichos ferrocarriles, teniendo derecho de apropiarse su producto

líquido, de servirse de ellos para el trasporte de materiales destinados á la construcción, y de retenerlos en su poder hasta que el ferrocarril del Cuzco estuviese terminado. En cambio, estaba obligado á sostener el tráfico regular para el movimiento de pasajeros y de carga, á hacer las reparaciones y adquisiciones necesarias para la perfecta conservacion de las líneas y sus accesorios, y á soportar todas las pérdidas que dejase la administración, si los productos fuesen insuficientes para cubrir los gastos.

A pesar de esta claridad, el señor Caravedo considera la cláusula 4ª de la segunda propuesta como un contrato unilateral, en el que Meiggs tiene todas las obligaciones sin ningún derecho, y el Gobierno todos los derechos sin ninguna obligación; pudiendo el segundo, á la hora que quiera, libertar al primero de esta pesada carga.

Pero esta mutilación cruel del contrato, no habrá persona de sano criterio que la vea con serenidad. ¿Quién tiene poder suficiente, para tomar una sola de las numerosas cláusulas de un pacto celebrado entre dos personas, y decir que esa sola cláusula es un contrato y que las otras no lo son, ó que constituyen contratos diferentes? Hasta ese punto no han llegado, Excmo. Señor, ni las dictaduras, ni los tribunales revolucionarios, ni las más extrañas aberraciones de los pueblos que se desorganizan.

En los contratos hay que tomar conjuntamente todas sus condiciones, para deducir los derechos y deberes de cada una de las partes contratantes; y á nadie le es lícito invocar una sola estipulación con exclusión de las demás. Siguiendo este sistema del señor Ministro de Gobierno, no habría un solo contrato que no pudiese reducirse á la condición de unilateral, porque con tomar cualquiera cláusula, en que uno de los contratantes se impusiese una obligación, prescindiendo de todas las otras estipulaciones, el otro contratante tendría el derecho correlativo sin obligación de ninguna especie; pero esto pugna con el buen sentido.

La administración encomendada á don Enrique Meiggs, no sólo hay que buscarla en la cláusula 4ª de la segunda propuesta, sinó también en el artículo 4º de la tercera; y así se verá que aquel empresario cuidaba de poner al lado de la obligación de construir una línea férrea, el derecho de administrar la parte construida. Y no podía ser de otro modo; porque si las secciones expeditas para el tráfico hubiesen estado en poder de otro contratista ó arrendatario, éste en los fletes por el trasporte de materiales le habría sacado á aquel toda la ganancia que pudiese conseguir; y si hubiese sido condición del arrendamiento que se hiciera gratis el trasporte de materiales para las construcciones contratadas por Meiggs, el arrendatario, con la tardanza y las dificultades, habría dado lugar á que se venciesen los plazos y el contratista habría tenido que pagar las multas establecidas para el caso de demora. Meiggs que sabía preveer y calcular, se puso á cubierto de esas eventualidades.

También se ha querido presentar con todo el aparato de un argumento importante, la aclaratoria que pidió Meiggs en el párrafo 7º de la nota en que solicitó algunas modificaciones del decreto de 12 de Enero, nota inserta en la escritura pública que contiene el contrato. Allí decia Meiggs, que en la cláusula 6ª de la segunda propuesta que le imponía la obligación de conservar y administrar los ferrocarriles de su cargo; y que como no se había mencionado en esa cláusula el ferrocarril de Pacasmayo, ni tampoco los muelles, herramientas y enseres de los ferrocarriles, era indispensable que se dijera que también estaba obligado á conservar y administrar todas esas cosas. El señor Caravedo ha leído este párrafo, y ha dicho, obligación fué la que se le impuso á don Enrique Meiggs. Yo lo leo, y digo, derecho fué el que, al lado de una obligación, buscó y obtuvo el expresado contratista. Si hubiese sido puramente obligación, ¿habría solicitado, en sus propuestas de 12 de Junio de 1876, que se le encomendara la obligación de conservar y administrar los ferrocarriles?

Y si se le hubiese encomendado sin quererlo, ¿habría pedido que se le aumentase el peso de la obligación con el ferrocarril de Pacasmayo, los muelles, herramientas y demás enseres sugetos á su administración? Se necesitaría una sencilléz de los tiempos primitivos, para creer que todo eso quiso don Enrique Meiggs.

Pero quién conozca la manera como se hacen los contratos y las formas de todas las transacciones de la vida, comprenderá á primera vista que al empresario le convenía la administración, como condición esencial de sus contratos de construcción ó por otros motivos, y tratabà de presentarla como un verdadero sacrificio para él y como una carga para el Estado, á fin de conseguir que se le otorgara sin resistencía. El Gobierno se la otorgó, porque efectivamente la administración entonces era gravosa, ó porque no siéndolo, quiso hacer esta concesión en cambio de otras: si lo primero, nada más natural que permitir que alcance compensación con las ganancias quién sufrió las pérdidas; y si sucede lo segundo, como las concesiones se hacen obligatorias desde el momento que las acepta la parte favorecida, en un contrato bilateral, hay que respetar la administración en los términos estipulados, mientras los interesados no convengamos, como estoy dispuesto á convenir, en modificar el sistema establecido hasta el presente.

Al concluir este capítulo, deberia ocuparme del aspecto legal que el señor Ministro Caravedo ha dado á la administración de los ferrocarriles, considerando unas veces á don Enrique Meiggs como depositario de ellos, y otras, como apoderado de la Nación peruana, citando, en seguida, muchos artículos del Código Civil á fin de probar, qué V. E. puede revocarle el poder en el día y quitarle las líneas férreas, ó exigir la restitución del depósito, es decir, de los ferrocarriles de que es constructor y administrador, obligándolo á la entrega en el acto, so pena de las acciones civiles y criminales que, en tales casos, puede ejercitar el depositante. Como la simple enunciación de esta parte legal dá

la idea de lo que es, ofendería la ilustración de V. E. si intentase refutarla.

Si la administración es condición esencial de los contratos de construcción, á que se refieren las propuestas segunda y tercera; si la duración de aquella es fija y debe terminar cuando se concluya el ferrocarril hasta el Cuzco; si no es gratuita y por cuenta del Estado, sinó remuneratoria de los gastos y trabajo, así como de las pérdidas que pueda sufrir en mi calidad de administrador; no es posible imaginar, subsistiendo el régimen legal del Perú y teniendo los contratos fuerza de ley, que el Gobierno de V. E. creyera, ni por un instante, que puede poner término, por solo su voluntad, á la administración mencionada. Este problema no es tan sencillo; pero sabe V. E. que estoy llano á contribuir á su pronta y acertada solución.

V.

Aunque reconoce el señor Ministro de Gobierno que la cuestión de cuentas no es de actualidad, y aunque teme fatigar á V. E. con el exámen de ellas, dedica una buena parte de su exposición á esta complicada materia.

Yo no creo que la cuestión de cuentas no sea de actualidad; pero sí considero que no es el expresado funcionario el llamado á resolverla, ni á contraponer á fallos ejecutoriados del Tribunal privativo establecido por la ley, la opinión huérfana de algún ingeniero extraño, que jamás fué acogida por la Junta Central, ni los cálculos abstractos de algún empleado de la época del señor Iglesias.

En primer lugar, se dice que según aparece en los «Anales de Obras Públicas;» documento oficial que nadie ha contradicho, formado por los señores Capelo y Walkuski, hay un exceso pagado á los contratistas, sobre los trabajos ejecutados de soles 13.177,074.

En contestación me bastará decir, que es muy extraño que se considere documento oficial no contradi-

cho á un cuadro mágico, que no tiene valor ninguno según las leyes del país; y que, anulados los actos del Gobierno del señor Iglesias, por ley del Congreso Constitucional de 1886, no comprendo como el ilustrado Ministro de V. E. considera incontestable ese documento oficial. Si los actos de la época del señor Iglesias están anulados, los Ministros de V. E. no deben invocarlos como fundamento de sus opiniones y decretos; y si los señores Ministros creen que tienen el derecho de invocarlos como válidos, que sean lógicos y reconozcan como legítimos los contratos y resoluciones de ese Gobierno de hecho. No es posible usar simultáneamente dos unidades de medida, una para lo favorable y otra para lo adverso.

Puede calcular cualquiera, en la cantidad que se le ocurra, el valor de los trabajos hechos en los ferrocarriles; pero yo no puedo seguir otra línea de conducta que cumplir las obligaciones de mi contrato, y exigir la parte que se me reste del precio pactado en dicho contrato.

Según la sentencia ejecutoriada del Tribunal Mayor, en la cuenta general de ferrocarriles, el Estado debe á los sucesores de Meiggs 20.998,338 soles 54 centavos, con cargo de que éstos concluyan los ferrocarriles de Chimbote y el Cuzco. Si este saldo no bastára para la terminación, por haber subido los salarios ó encarecido los materiales, yo no tendría derecho de exigir mayor cantidad á V.E.; y si se presentase un márgen de ingente utilidad, por haber bajado los jornales ó el precio de los útiles para ferrocarriles, el Gobierno no podría, con derecho, rebajarme el monto de dicho saldo.

Esa fluctuación de las pérdidas ó ganancias es una eventualidad de todos los contratos, que no altera las relaciones de las partes contratantes. Pero lejos de exigir extrictamente cuanto se me adeuda, yo he manifestado, ántes de ahora, mi resolución de hacer voluntarias rebajas, hasta donde lo permitan las circunstancias.

También recuerda el señor Ministro que al advenimiento del Gobierno de V. E.; los sucesores de Meiggs se titulaban acreedores del Fisco por varios millones; y que de la sentencia final ha resultado, que, en lugar de debérseles millones, son deudores del Estado por 922,332 soles 35 centavos, saldo que debe aumentarse al rectificar la partida referente á gastos de conservación y administración.

Esta errónea apreciación proviene de tomar la parte por el todo. Verdad es, que en la cuenta corriente, cerrada en 1879, ha resultado el referido saldo en contra; pero tomando todas las cuentas de que hablaba Meiggs cuando vivía, de que se ocupó después el señor Watson y de que trato al presente, es verdad que soy acreedor por varios millones de soles.

Agréguense á la cuenta juzgada ya, las que se juzgan actualmente, sean cuales fueren los reparos que se pongan; y nunca dejará de resultar un saldo de varios millones en mi favor. El señor Ministro cree que no; yo creo que sí; y entre su opinión de parte interesada, por muy respetable que sea, y la mía, otra parte interesada, aunque valga muy poco, hay que esperar la decisión de los jueces que se ocupan actualmente del asunto.

Otra de las cuentas de que se ocupa, aunque no ha querido fatigar con este asunto la atención de V. E., es la que, presentó don Cárlos Watson, después de ejecutoriada la sentencia á que me he referido, cuyo saldo á su favor asciende á 2.137,426 soles 14 centavos. El señor Ministro considera muertas las partidas de esa cuenta, con las operaciones aritméticas y argumentos legales del Jefe actual de la Sección de Obras Públicas. El señor Watson las considera vivas, porque les dan vida escrituras públicas, decretos supremos, especiales para cada partida, y la misma ejecutoria que aceptó partidas iguales en la cuenta anterior; y en cuanto á las correctas operaciones aritméticas y á los argumentos legales del Jefe de la Sección mencionada, ya ha demostrado el señor Watson, ante el Tribu-

nal Mayor, que ni son correctas las operaciones ni legales los argumentos. ¿Quién tiene razón? Lo dirá la sentencia que ponga fin á esta cuestión contenciosa.

Trata también el señor Caravedo de la cuenta que presenté por fletes y pasajes, proporcionados por cuenta del Gobierno desde Noviembre de 1880 hasta Diciembre de 1886, y vuelve á entonar un himno de victoria al Jefe de la Sección de Obras Públicas, por el informe en que asegura que demostró que no tengo razón para cobrar la mitad de los fletes proporcionados en los trenes ordinarios. Por mi parte, he cuidado de justificar, con documentos intachables y de una claridad abrumadora, que estoy en mi derecho al efectuar dicho cobro. Tan poderosas fueron mis razones, que V. E. suspendió los efectos de la resolución á que indujo el memorado informe del referido Jefe de Sección, mandó que la cuenta pasase al Tribunal Mayor, donde está examinándose, y espero tranquilo su fallo justiciero. No necesito argumentar, para que todos los que han seguido las vicisitudes de la guerra, reconozcan que sería una clamorosa injusticia negarme el pago de los fletes y pasajes, correspondientes á los años 1880, 81, 82 y siguientes, en los que, á causa del bloqueo, no había tráfico comercial, tuve las líneas al servicio casi exclusivo del Gobierno y del Ejército, sin exijirle un centavo y sin interrumpir jamás el itinerario establecido. Este servicio en tantos años y en ferrocarriles que recorren mas de cuatrocientas millas, en cualquier país, Excmo. Señor, merecía reconocimiento.

Sencillamente califica de expediente de ilegítimos cargos el que don Carlos Watson presentó al Ministro de Gobierno, relativo al reconocimiento de la partida 6.509,471 soles 20 centavos, por las pérdidas y gravámenes que sufrió don Enrique Meiggs, en diversas operaciones de crédito que hizo con autorización del Gobierno, cuando éste no podía entregarle las cantidades que figuran en los contratos. El primero que califica de ilegítimos estos cargos, y lo digo con sentimiento,

es el señor Caravedo. Esa partida fué considerada en la cuenta que se presentó en 1877; y la Dirección de Contabilidad no la rechazó al practicar la liquidación, limitándose á declararla en suspenso mientras el Gobierno expedía la resolución del caso, no por ser ilegítima la partida, sinó por no tener como comprobante una resolución suprema. El Tribunal tampoco la ha rechazado; y mas bién considerándola justa, ha vuelto á declararla en suspenso, mientras se expide resolucion suprema ó sentencia judicial. Para obtener esa resolución, presentó el señor Watson la respectiva solicitud con, todos sus antecedentes; y ahora sé por lo que dice el señor Caravedo, que, en lugar de estar tramitándose, reposa el expediente en poder del honorable Senador Morales Alpaca.

Vuelve á decir el señor Ministro, que no está entregado ninguno de los ferrocarriles al Gobierno, para deducir dos cargos: el uno, que debe hacérseme una deducción de algunos millones, á juicio de los señores Folkierski y Walkuski, para reparar los defectos de construcción, y el otro, que debo garantizar por tres años las buenas condiciones de las líneas. Por toda contestación á este respecto, debo declarar: 1º, que el ferrocarril de Arequipa lo entregue; como queda demostrado, sin que en el trascurso de diez y seis años se haya notado defecto de construcción, 2º, que restándoseme S/. 1.129,988.22 cts. del precio del ferrocarril de Arequipa á Puno, á juicio de los mismos ingenieros, estoy pronto á concluir y entregar, bajo inventario la expresada línea, garantizando sus buenas condiciones por los tres años; 3º, que no estoy obligado á pasar por deducción ninguna, desde que yo cumpla las condiciones estipuladas, cualquiera que sea el parecer del señor Walkuski, en 1878, que no mereció aceptación de la Junta Central de Ingenieros.

Finalmente se dice, que hay por parte del Estado, otros muchos cargos que formular contra los sucesores de Meiggs, como constructores, arrendatarios ó administradores, cargos que no se especifican, y que por su

naturaleza contenciosa son considerados por el señor Ministro propios de la competencia del Poder Judical. Los sucesores, á su vez, se creen con perfecto derecho para hacer otros cargos al Estado, como constructores, administradores y arrendatarios. Pero la generalidad de estos cargos hace innecesaria toda discusión, siéndome grato ver que el señor Caravedo reconoce como único poder competente al Judicial, para todo acto contencioso, aunque muchos de los puntos que ha tratado son esencialmente contenciosos, y su propósito manifiesto es inducir VE. á resolverlos administrativamente.

Basta lo expuesto para que VE. adquiera la completa persuación de que una vez liquidadas las cuentas, por honrados caminos, siempre habrá un saldo grande ó pequeño en mi favor, y si el Perú es notoriamente oslvente, porque el Estado no quiebra, como oportunamente lo hace constar el señor Caravedo, yo en mi modesta esfera, tengo también además de ese saldo, material suplementario en las líneas y algunas propiedades, que sirven de garantía.

VI.

Voy á tratar brevemente del contrato de construcción, y aunque el señor Ministro considera que es inalegable, por mi parte, el título de constructor, creo que nadie puede poner en duda que tengo tal carácter.

Por escritura pública de 2 de Setiembre de 1885, aprobada por el Supremo Gobierno el 1º de Junio de 1886, adquirí todos los derechos que correspondían á don Enrique Meiggs en los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco; y como sólo el primero fué concluido y entregado, tengo los derechos de constructor en las líneas de Puno y Cuzco.

En la de Puno, debo terminar la estación de dicha ciudad y algunas otras obras relativamente pequeñas, debiendo entregarme el Supremo Gobierno, en chan-

celación del precio convenido S/. 1.129,988 22, cts. como queda dicho.

En la línea del Cuzco, tengo también los derechos de constructor, primero de la sección de Marangani, y después de la que debe prolongarse hasta la ciudad de aquel nombre.

En el contrato de 3 de Febrero, segunda propuesta, se convino en que Meiggs construiría las secciones de Yuramarca y Marangani, por la cantidad de 3.917,451 soles 55 centavos, que se le entregarían en bonos al tipo de 75 por ciento, con un interés de 6 por ciento anual pagadero por trimestres, y el fondo para el servicio de intereses y amortización debía formarse con S/. 80,000 mensuales que entregaría el Banco Central.

En el artículo 5º se hizo constar claramente que la aceptación de esta propuesta, no privaba á Meiggs de los derechos de construir los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, con arreglo á los contratos vigentes y á lo estipulado en la llamada tercera propuesta. Este artículo manifiesta bien claramente, que los contratos de 1871 y demás de su referencia están en pleno vigor, con solo las modificaciones introducidas en la tercera propuesta; y por consiguiente, no es exacta la aserción del señor Ministro, cuando dice que no hay necesidad de hablar de los contratos anteriores al de 3 de Febrero, porque desaparecieron á la celebración de éste. Menos puede sostenerse, que el arreglo de 17 de Agosto de 1877 destruyó en todo ni en parte el contrato de 3 de Febrero del mismo año, porque ya he acreditado hasta la evidencia, que ese arreglo se redujo á una operación de conversión de billetes, que se autorizaban en cambio de los bonos que se recogían.

No necesito repetir que la seccción de Marangani no está pagada, y que el empresario invirtió la parte proporcional de los billetes que recibió en pago de antiguo saldo, en impulsar los trabajos de esta sección, habiendo llegado los terraplenes hasta cerca de Aguas Calientes, y hecho el acópio de materiales en el pueblo de Santa Rosa.

Según la tercera propuesta, tengo el derecho de construir el ferrocarril hasta la ciudad del Cuzco, con estricta sujeción á la contrata de 2 de Diciembre de 1871. En el artículo 2º único que modifica aquella contrata, se convino entre el Gobierno y Meigss: 1º en que el Gobierno levantaría un empréstito de siete millones de libras esterlinas, pagándose de preferencia los certificados salitreros y aplicando el resto á los ferrocarriles; 2º en que si el Gobierno no podía hacer este empréstito por término de un año, se le concedería á Meiggs por otro año la facultad de levantarlo con la garantía del salitre y con cargo de darle la misma aplicación; y 3º en que si ni en uno ni en otro caso se conseguía los siete millones de libras esterlinas, de la cantidad que se obtuviese se pagarían los certificados salitreros y el resto se aplicaría á las líneas de Chimbote y el Cuzco. Fué convenido que, conseguido los fondos, por cualquiera de los medios indicados, principiarían los trabajos de los ferrocarriles mencionados.

Finalmente se estipuló, «que si no se levantase el empréstito ó si levantado no quedase fondo alguno para los ferrocarriles, el Gobierno, tanto para el objeto de construir dichas obras, como para pagar el saldo pendiente á favor de Meiggs, arbitrará otros recursos; pero esto no tendrá lugar, sino cuandó esté concluido el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco.»

Todos los demás artículos de la segunda y tercera propuesta se refieren á la liqnidación de cuentas, administración de los ferrocarriles y pago de arrendamientos, puntos que ya he tratado; y por lo tanto, con las estipulaciones que dejo estractadas, ba ta para apreciar el contrato de construcción.

Facilmente se comprende, que, estando vigente el contrato de Diciembre de 1871, el Gobierno debería entregarme S/ 13.615,947 44 cts para completar el precio del ferrocarril hasta el Cuzco; entrega que no ha podido ni podrá hacer por las condiciones del Erario.

Nadie ignora que el Gobierno no pudo levantar el empréstito de siete millones de libras esterlinas, con la

garantía del salitre, de los cuales tres millones debían destinarse á los ferrocarriles, según las propuestas de Meiggs. Tampoco facultó al empresario para que lo levantara directamente, dando en garantía los productos del salitre (artículo 7º de la tercera propuesta), á fin de que consiguiera fondos y les diera la misma aplicación; y como conforme al artículo 2º de la tercera propuesta, sólo debían principiar los trabajos tan pronto como se consiguiesen los fondos, es indudable que el contrato ha tenido que quedar en suspenso, sin que la suspensión sea imputable al contratista.

Solo queda el último medio, previsto en la parte final del artículo 2 de la tercera propuesta, que el Gobierno arbitre otros recursos, ya que no se consiguió el empréstito en todo ni en parte. Pero al llegar á este punto, el señor Caravedo, como para cerrar la última puerta de escape, hace notar á V. E. que para poder arbitrar esos recursos hay que esperar á que el ferrocarril de la Oroya llegue al Cerro de Pasco.

Si el señor Caravedo quiere que esperemos ese fausto acontecimiento, esperaremos, pues; y entonces, esto es, cuando se arbitren los recursos, veremos como se arregla todo lo referente á mi contrato de administración y construcción. Pero esta larga espera parecería una burla, y á mi también me parece, porque es incierta y quizá remota la fecha en que la locomotora llegue al Cerro de Pasco, y á VE. y al contratista conviene cambiar el estado actual por otro más ventajoso para ambas partes.

La condición aquella de que se esperara la terminación del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, para seguir los de Chimbote y el Cuzco, tuvo significación é importancia cuando se celebró el contrato hace diez años; pues entonces se propuso el Gobierno evitar que Meiggs dividiera su atención en muchas obras sin concluir ninguna, establecer á la mayor brevedad la línea al Cerro de Pasco, que conceptuaba productiva, y descargarse de algunas de las obligaciones que se había impuesto para esta obra, antes de lanzarse á nue-

vas aventuras de crédito, para las otras que había contratado. Pero hoy, en que ya no se hará la línea de la Oroya con el producto de 200,000 toneladas de guano y con otros fondos que se señalaron; cuando ya es desgraciadamente imposible levantar empréstito de siete millones de libras esterlinas con la garantía de las salitreras de Tarapacá; y encontrándose la línea de la Oroya á cargo de una empresa, la de Chimbote al de otra y las del sur al mío, no tiene sentido la expresada restricción del artículo 2º.

Pedir que se me quiten los ferrocarriles en el día, sin esperar á que se concluya la línea del Cerro de Pasco; y decirme cuando yo pido que el Gobierno cumpla sus obligaciones, que espere la conclusión de esa línea, es un procedimiento que no me atrevo á calificar, pero que todos calificarán.

VII.

Por mi parte, he concluido el análisis de todos los puntos concretos que ha tratado en su exposición el señor Caravedo. Siempre estimaré en lo que vale la recta intención que lo ha movido, no ménos que su propósito nobilísimo de recuperar en el día la red del ferrocarriles del Estado, para convertirlos en fuente productora; pero lamento que las causas que he indicado al comenzar este memorial, le hayan inducido á tomar antecedentes incompletos y á formular conclusiones poco arregladas á los hechos y á la justicia.

Solo me resta presentar en pocas palabras: 1º el cuadro de la situación existente; 2º los inconvenientes de mantener el *statu quo* ó de adoptar la senda señalada por el señor Caravedo; y 3º lo que estoy dispuesto á hacer, con el fin de celebrar el arreglo más satisfactorio para los intereses de la Nación, sin detrimento de los míos.

La situación actual, á la luz del contrato vigente, es decir, de la ley, para el Supremo Gobierno y para mí, es ésta:

1º Debe concluirse la liquidación de mis cuentas, abonárseme el saldo, grande ó pequeño, que resulte á mi favor.

2º Tengo todos los derechos de contratista constructor del ferrocarril hasta el Cuzco, y el Gobierno me adeuda 13.615,947 soles 74 centavos, del precio en que se contrató la obra, estando en la obligación de terminarla definitivamente.

3º Soy igualmente constructor de la línea de Arequipa á Puno; restándome el Tesoro Nacional 11.129,988 soles 22 centavos, con cargo de que yo concluya la estación de Puno y otras obras de menor importancia.

4.º Estoy investido de los derechos y obligaciones de administrador de todas las líneas del Sur, por mi cuenta y no por la del Estado; y esa administración fenecerá cuando termine la construcción del ferrocarril del Cuzco.

5º No siendo posible emitir el empréstito de 7.000,000 de libras esterlinas, con la garantía del salitre, debe arbitrarse otra manera de conseguir recursos.

Todas estas cuestiones ¿podrían resolverse satisfactoriamente con un decreto, que sirviera de recaudo á una querella de despojo La serie de cargos recíprocos fundados ó caprichosos, pero controvertibles, ¿deberá decidirse por el Poder Ejecutivo? ¿Sería preferible esperar el fallo judicial, único medio intachable, pero tardío por la naturaleza de la contención y por los trámites que la cautelan? ¿Es conveniente el *statu quo* indefinido, para el contratista, que no puede llevar á término la construcción, y para el Gobierno, que no tiene rendimiento de las líneas férreas?

Cuestiones son estas, Excmo señor, que, bien meditadas, dan á conocer que no pueden resolverse fácil é

inmediatamente. Ahora se comprenderá que no ha sido incuria de las administraciones anteriores, la causa de la situación en que se hallan los ferrocarriles; y al punto se advertirá también, que V. E. no escribiría la página más lucida de su administración, si se dejara conducir al terreno de la violencia.

Las páginas más duraderas en la historia de los Gobiernos, son las que inspiran la verdad y dicta la justicia. Tome V. E. los hechos como son, buscando justas ventajas para la República, cuyos destinos rige con inagotable patriotismo, y entonces alcanzará gloria verdadera y resultados positivos.

En este sentido, estoy resuelto á poner término satisfactorio á las cuestiones pendientes, haciendo cuanto aconsejan la equidad y el desprendimiento, llevando á cabo el contrato de construcción, sin gravámen del tesoro, y transformando en productiva la administración estéril. Llegaremos á este resultado inmediatamente, porque el mutuo convenio elimina dificultades y aleja litigios.

Quien asi se allana á las soluciones conciliadoras, como me allané el año pasado á renunciar mi saldo, á pagar arrendamiento y adelantar la construcción de las líneas, no merece que se le trate con prevención adversa, ni que se diga de él que pretende adueñarse perpétuamente de los ferrocarriles del Sur.»

Sí desde año anterior no hubiese propuesto, expontáneamente, novar la administración actual y realizar las obras, me abstendría hoy de proponerlo, para que mi allanamiento no se atribuyera á la memoria del señor Ministro; pues la intimidación no ejerce influencia en mi espíritu. Si tengo derechos, defenderlos, para triunfar ó sucumbir, siempre será para mi deber de justicia, de honor y de conveniencia.

Ruego á V. E., con el más respetuoso encarecimiento, se digne tomar en consideración este escrito, sin otra tendencia que la de restablecer la verdad; y luego, que, á mérito de él, se persuada de que este asun-

to es complejo y muy difícil, desvanecida la impresión del alegato del señor Caravedo, someteré la propuesta que concilie la noble aspiración de V. E. en favor de la República, con mis derechos de constructor y administrador, íntimamente ligados con las obligaciones transferidas por mis cedentes.

Lima, 8 de Noviembre de 1887.

Excmo. Señor:

JUAN L. THORNDIKE.

NOTA DEL SEÑOR CARAVEDO

Señor Ministro:

Por el respetable conducto de US. me cabe la alta honra de elevar al conocimiento de S. E. el Presidente de la República la nueva exposición que en guarda de los intereses nocionales me veo obligado ha hacer, toda vez que don Juan L. Thorndike Administrador de los ferrocarriles del Sur ha pretendido en el extenso memorial acompañado, mutilando las cláusulas de los contratos pertinentes, comentando los hechos de una manera torcida y empleando todo género de sofismas, refutar la primera exposición que presenté á S. E. cuando desempeñé interinamente el Ministerio de Gobierno y Obras Públicas.

En ese primer documento, mi único propósito fué hacer con la brevedad que el asunto lo permitía, la historia de aquellos contratos en sus faces mas culminantes, á fin de que S. E. formara su criterio sobre el particular con la mayor exactitud; ó de otro modo, traje á la vista las estipulaciones ajustadas con don Enrique Meiggs y demostré con documentos auténticos, cual es la verdadera condición jurídica en que respectivamente y á virtud de tales pactos se encuentran por una parte el Supremo Gobierno del Perù y por otra el finado señor Meiggs y en defecto de éste sus sucesores.

Mi segunda exposición, señor Ministro, contiene no las opiniones particulares del que suscribe, como no las contiene la primera: ésta y esa fluyen expontáneamente de hechos innegables y de antecedentes oficiales escritos que ahora como entónces he cuidado de estudiar maduramente; porque bien se me alcanza la grave responsabilidad en que incurriría si por lije-

reza ó exceso de celo en favor del servicio público, alterara la naturaleza de las cosas ó entrara en una vía de cálculos ó apreciaciones erradas.

Las funciones que desempeño y el memorial del señor Thorndike que la prensa ha publicado me imponen el deber de llevar una vez más mi palabra ante la genial bondad de S. E., ampliando mi anterior exposición con otros documentos y otros cálculos que hacen imposible toda réplica, no obstante el ingenio que para formularla se desplegase.

Además me he visto fatalmente compelido á explicar el orígen de algunos pretendidos derechos de los sucesores de don Enrique Meiggs, asi como el pretendido derecho de ciertos saldos, cuyo abono éstos mismos reclaman del Estado. S. E. el Presidente tendrá la penosa evidencia de que altos empleados publicos, olvidando sus deberes, desconociendo el texto de los contratos celebrados con don Enrique Meiggs y violando las leyes, han deducido esos saldos por millones contra el Fisco y establecido aquellos derechos.

Don Juan L. Thorndike se afana hoy, señor Ministro, por acumular cargos á todo trance por fuertes sumas contra el Erario, á fin de que esta circunstancia lo ponga en aptitud de alcanzar, según el cree, un nuevo contrato, que en definitiva sería tan lesivo á los intereses fiscales, como el que ha caducado por ministerio de la ley.

Mi presente exposición prueba, sin lugar á duda, aún para los espiritus mas obcecados, que el señor Thorndike es deudor al Gobierno del Perú por más de diez y seis millones de soles, esto sin contar con más de cincuenta millones que en mi concepto son materia de un litígio.

Lima, Noviembre 25 de 1887.

S. M.

ENRIQUE CARAVEDO.

2ª EXPOSICION

DEL SEÑOR CARAVEDO.

Excmo. Señor:

Como Director General del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas, debí devolver la anterior exposición en la que, don Juan L. Thorndike ha intentado contestar á la que, como Ministro de los mismos ramos, tuve el honor de presentar á V. E., en 12 del próximo pasado Octubre; pero motivos de utilidad práctica para el pais, y el deseo de evitar pretextos, con que pudieran palearse designios injustos, me han decidido á dejarla correr tal cual ha sido presentada, pidiendo excusa á V. E., por no haber testado las frases inconvenientes que en ella se contienen, á fin de que V. E. pueda apreciarla aun en sus detalles.

Inútilmente he buscado, Excmo. Señor, en este documento, algo que pudiera modificar la esencia de los conceptos que sometí á la deliberación de V. E.. Solo he logrado ratificar mis convicciones, respecto á la necesidad inaplazable de cancelar el *modus vivendi* de los precarios tenedores de los ferrocarriles del Estado; y el buen derecho con que el Supremo Gobierno puede y debe en el dia, hacer que los productos de esas líneas ingresen al Tesoro público.

Quedando, como quedan, sustancialmente en pié las cifras, los hechos, los argumentos y las conclusiones

de mi citada exposición; y habiendo leido V. E. por sí mismo, las cláusulas íntegras que el empresario trascribe mutiladas en su contestación, sólo me ocuparé ahora de rectificar algunos detalles de forma, para que tengan más fuerza las confesiones que no ha podido eludir el empresario; de restablecer la verdad de algunos hechos culminantes, que han sido notablemente desfigurados por éste, y de corregir las ilógicas consecuencias que se pretende deducir de premisas igualmente falsas, ó presentadas con formas especiosas.

I.

Afirmé en mi Exposición, Excmo. Señor, que «los ferrocarriles que administra don Juan L. Thorndike, representaban para el Perú, un capital efectivo de S/ 48.820,548 44 cts. cuyos intereses legales, en solo los 10 años y ocho meses de la titulada administración sin gravámen del Estado, ascendían á S/ 31.245,151; suma que unida al déficit de la administración fiscal, á lo cobrado por trasportes, y al deterioro probable de las líneas, representaba un gravámen para el Fisco de S/ 39.523,516 05 cts.;» pero el administrador reconoce y asume por completo su responsabilidad de reparar los deterioros; afirma que tiene ya renovado en parte el material rodante; que le han llegado 40,000 durmientes, y un buque más con materiales, para reparar las líneas, lo que no hizo antes, por el bloqueo de Mollendo; y que, por todo esto, no debe figurar en mis apreciaciones, partida alguna por renovación del material fijo y rodante.»

Esta declaración no puede ser más satisfactoria, Excmo. Señor, para las intereses fiscales, y muy gustoso retiro, á mérito de ella, la partida de S/ 3.260,000 que consideré en mi Exposición para formar el cúmulo de los gravámenes del Estado; pero con cargo de que, al recibirse las líneas bajo el correspondiente inventario valorado y confrontado con los contratos de construcción, se verifique la exactitud de las afirma-

ciones á que acabo de referirme y se exija el entero de lo que falte.

Es tambien aceptable que la partida de S. 2.512,430 del déficit de la administración por cuenta del Fisco, se descomponga, aplicando á los ferrocarriles del Sur, solo la cantidad con que gravaron, con cargo de aplicar el resto, proporcionalmente á las otras líneas, al formar el cúmulo de las pérdidas que ellas han originado al Perú, lo que dará una rebaja de S. 1.527,000.

Suman estas dos rebajas la cantidad de S. 4,787,000 que deducida de la de S. 39.523,516, que yo presenté como gravamen sufrido por el Estado en los ferrocarriles del Sur, dá por resultado la de S. 34.736,616., como monto líquido de esos gravámenes.

Queda, pues, demostrado, por confesión auténtica del sucesor de don Enrique Meiggs, que el Perú ha desembolsado por los ferrocarriles del Sur, 48.820.548 soles cuarenta y cuatro centavos; y que, en vez de reembolsarse en un decenio esta suma multiplicada, se ha gravado el Fisco, por causa de los ferrocarriles del Sur, con un mínimum de S. 34.736,616.

Solo me resta agregar en este capítulo:

1º Que ni ahora ni antes he pretendido que esta suma se cobre á los sucesores de Meiggs. Cuando para explicarse la situación se inventarían los quebrantos sufridos sin esperanza de reintegro, se prepara un aciento al «Debe» de la cuenta de «Pérdidas y Ganancias:» no se cobra á persona alguna determinada

2º Que el haber considerado integramente, en el inventario de los gravámenes del Fisco por causa de los ferrocarriles del Sur, la partida del déficit de los 16 meses de la Administración Fiscal, proviene de la confusión que se ha hecho en esas cuentas, mezclando lo que pertenece al ferrocarril del Cuzco, con lo que corresponde al de Chimbote; y de la equívoca situación en que se presentan los sucesores de Meiggs; pues, siempre que ocurre reclamar algun derecho, real ó imaginario, cada uno pretende reprensentar integramente los

que correspondería á aquel; y cuando se trata de obligaciones ó responsabilidades, todos las declinan; y

3º Que precisamente, porque no era correcto estimar como frutos del capital, al mismo tiempo, el interés de él y el arrendamiento de la línea en que se invirtió; ni arreglado á ley, el capitalizar los intereses sin pacto expreso; no se hizo en mi Exposición ni lo uno ni lo otro; limitándome á computar el interés simple y legal, á partir solo de Febrero del 77, aunque, en rigor pude computarlos al tipo comercial, desde el año 70, descontando los arrendamientos, y haciendo la capitalización que se estila en el comercio.

II.

Dije, Excmo. Señor, que la entrega del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, habia sido meramente *virtual*, puesto que, el constructor Meiggs, se entregó á sí mismo al asumir el caracter de arrendatario, pero leyendo la exposición de don Juan L. Thorndike, rectifico mi juicio; y ahora, apoyado en el mérito de la escritura de arrendamiento de 9 de Enero de 1871, y su adicional de 11 de Mayo de 1872, afirmo, que tal entrega, en órden al contratista *constructor*, no ha tenido lugar ni *virtualmente*, sino tan sólo «*para los efectos del arrendamiento*,» reservándose para el 1º de Julio de 1876, la *entrega formal inventariada y verificada con el contrato de construcción*, cosa que no se ha realizado hasta ahora. El inventario recientemente practicado por don Macario Llaguno y el ingeniero Eléspuru, *no es inventario de entrega*, ni está valorado ni confrontado con el contrato de construcción.* Sirve sólo para dar idea de las exis-

(1) Con fecha 2 del próximo pasado Abril, se ha presentado esta valoración, por los mismos comisionados Eléspuru y Llaguno; y sus resultados no solo confirman los que arrojó el informe del Ingeniero Walkuski, circunscrito á la sección de Juliaca á Santa Rosa, sino que, comprendiendo las tres líneas, presentan un cargo contra los sucesores de Meiggs, ascendente á S/ 12.197,301 19 cts. por diferencia entre el valor de lo hecho, y de lo pagado á cuenta.

Y adviértase, que la valoración de que se trata, no es á los pre-

tencias actuales, en poder de Thorndike; *no para crear ni extinguir obligaciones.*

Queda, pues, establecido, por confesión del administrador, y por el mérito contraproducente de la escritura de arrendamiento, que está por cumplirse la obligación que corresponde á don Juan L Thorndike, cual sucesor del contratista constructor don Enrique Meiggs, de hacer la formal entrega, inventariada, y confrontada con los contratos de construcción, tanto del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, cuanto de las secciones de los de Puno y Cuzco.

III.

Una de las causas que explican el abandono que se ha hecho de los ferrocarriles del Estado, dejándolos por más de diez años, en manos de los contratistas, que en vez de pagar algo por ellos al Fisco, le han cobrado por millones el valor de los trasportes; ha sido la oscuridad proyectada sobre la condición legal de los empresarios. Consistía esta oscuridad, en la amalgama de los innumerables decretos, resoluciones y pactos, modificatorios los últimos de los primeros, que se han ido sucediendo en el período de 19 años; y que se ha pretendido, y se pretende aun, hacerlos regir íntegra y simultáneamente. Esto facilitaba á los contratistas arrastrar las sumas ilíquidas de sus derechos, con prescindencia de sus obligaciones, resultantes de cada negociación aislada, para formar un cúmulo monstruoso de reclamaciones fantásticas, que hoy no tienen razón de ser, unas, por haber caducado, otras, por estar canceladas ó condonadas, y las demás, por ser incompatibles.

Tal era la situación de las cosas cuando VE. se dignó confiar transitoriamente al infrascrito la cartera de

cios de actualidad, sino á los del contrato, *y según las facturas y precios presentados por la misma empresa responsable;* y que, entre otras partidas, que si de algo pudieran tacharse es de *exceso de lenidad*, hay una de S/.3940,700, por gastos de *administración ingeniero, médicos y trasportes á la costa.*

Gobierno y Obras Públicas; y su tarea debía reducirse y se redujo, á presentarlas con sencillez y claridad; distinguiendo lo cierto de lo dudoso, lo vijente de lo cancelado, lo indisputable de lo contencioso; lo oportuno de lo que no lo era, lo que tocaba al fondo, de lo que correspondía á los detalles. Por eso demostré á VE. que todas las negociaciones anteriores al 3 de Febrero de 1877, fueron sustancialmente modificadas, y quedaron refundidas en la escritura de esa fecha, cuyos contratos fueron, á su vez modificados, sustancialmente también, por los de 21 de Febrero y 17 de Agosto del mismo año 77.

Que este procedimiento fué correcto y conveniente á los intereses nacionales, pruébalo el empeño inútil, que ha manifestado don Juan L. Thorndike, de envolver nuevamente su condición jurídica en las complicaciones de los contratos que largamente historia, á partir de 1870, llegando, á pesar suyo, de una manera fatal y necesaria, á reasumirlos en los de 3 de Febrero y de 17 de Agosto de 1877, que VE. tiene bien estudiados.

Inútil es, pues, cansar la atención de VE. cuando se trata de precisar esa condición, con el análisis de las negociaciones, casi en su totalidad caducas, que comprenden un período de 20 años, y que apenas tienen hoy un interes histórico. La suma de las obligaciones y derechos que han heredado los sucesores de Meiggs, y que correspondían á este, por los arreglos ó contratos, de 7 de Julio del 70, de 1º de Julio del 74 y de 13 de Agosto del 75, que sucesivamente fueron modificando la cantidad, forma y tiempo de los pagos, por construcciones; se refundió, repito, en los contratos de 3 de Febrero, del 77; quedando vigentes los contratos de construcción, para la ejecución, entrega y garantía de las obras; y esas estipulaciones de 3 de Febrero, no rigen tampoco, literalmente, sino con las modificaciones de 17 de Agosto.

Dejo, pues, establecido:

1º Que así como á los contratistas, conviene mante-

ner, ó restablecer, la oscuridad, haciendo citas impertinentes, para deducir de ellas su condición legal; á los intereses nacionales conviene, por el contrario, simplificar el estudio del asunto, no tomando en consideración, sino lo que sea pertinente y de actualidad.

2º Que están totalmente cancelados los contratos del 70, del 74 y del 75, por haberse sustituido las obligaciones y derechos recíprocos que de ellos emanaron, con los que se contienen en los contratos de 3 de Febrero y de 17 de Agosto del 77.

3º Que los contratos primitivos de construcción, están igualmente cancelados, ó caducos, en cuanto al *monto, forma y tiempo de los pagos*, por las obras contratadas; y vigentes en cuanto á la *manera de ejecución, calidad, entrega y garantía* de éstas; y

4º Que para definir la condición legal de don Juan L. Thorndike, en sus relaciones con el Gobierno, basta tener á la vista los citados contratos de 1877.

Paso á tratar nuevamente de ellos, á fin de restablecer la verdad alterada en la contestación de que me ocupo.

IV.

La condición legal del sucesor de Meiggs en los ferrocarriles del Sur, á la luz de los contratos del 77, y según lo he demostrado en mi Exposición de 12 del próximo pasado Octubre, es la siguiente:

Don Juan L. Thorndike, como último sucesor de don Enrique Meiggs, en todo lo que se refiere á los ferrocarriles del Sur, está obligado:

1º A construir la sección de Santa Rosa á Marangani, *sin pedir al Gobierno nuevos fondos* para esa obra, por haber recibibo todos los que debían dársele conforme á su propuesta de 11 de Agosto y decreto Supremo de 17 del mismo mes de 1877. (Pág. 123 y 126, Anales de Obras Públicas.)

2.º A concluír el Ferrocarril de Puno, sin que obste la diferencia de S/ 1.129,988 22 cts. entre el precio pac-

tado, y la parte de él entregada á cuenta; porque está auténticamente demostrado, que el contratista, en vez de acreedor, es deudor al Fisco, de varios millones; porque, aunque asi no fuera, el precio de lo que está por hacerse, no podría ser pagado, sino en proporción á los certificados por trabajos hechos, según el artículo 24, inciso 3º del contrato de construcción; porque, á mayor abundamiento, ha debido empozarse, y debe reintegrarse, conforme al articulo 28 del mismo contrato, el un millon de soles que se debió dejar en las arcas fiscales, por fondo de garantía, hasta tres años despues de que se entreguen las líneas; y finalmente, porque el contratista está obligado ántes, á la evisión y saneamiento de los terrenos expropiados y no pagados, por las que existen reclamaciones pendientes ante los tres poderes del Estado, y podrían gravar sobre éste, con la acción real que los sustenta. (Pág. II. Libro F. C. del Perú).

3º A conservar y administrar los Ferrocarriles sin gravámen alguno del Tesoro público, *mientras el Gobierno no lo liberte de esa obligación, y á entregarlos á éste en el momento que le sean pedidos, so pena de indemnizar daños y perjuicios, como lo dispone la ley.* (Libro citado, pág. 8 del apéndice y f. . y f. . del testimonio respectivo).

4º A pagar los daños y perjuicios que ha sufrido el Estado, por la inejecución de estas obras segun estipulación expresa. (Pág. 126 de los Anales).

5º A pagar igualmente los saldos con sus respectivos intereses que del fallo ejecutoriado del Tribunal del Ramo, resultan en contra de la testamentería Meiggs, y los que resulten de la liquidación definitiva que se practique, comparando los valores recibidos por el contratista, con los de las obras que entreguen sus sucesores. (Pág 716 L. citado f. 17 L. de T. de R. f. 150 L. de D. S. de la S. del Ramo).

En cambio, todos los derechos de D. Juan L. Thorndike, se reducen á cobrar el saldo, si alguno resultase á su favor, despues de cumplidas aquellas obli-

gaciones, y de terminada y entregada á satisfacción del Gobierno, la sección de Sta. Rosa á Maranganí.

Pero invocando hechos que no han acontecido; haciendo afirmaciones que no son ciertas; y alegando estipulaciones que no existen; se ha negado todo esto, y se pretende extraviar el criterio del Supremo Gobierno. Esto me obliga á insistir en lo que tengo expuesto, prescindiendo de los nimios detalles, y señalando solo las inexactitudes ó errores que pudieran tener trascendencia.

V.

Copiándose un escrito, que se dice haber presentado don Enrique Meiggs, el 16 de Febrero de 1877, y cuya autenticidad es dudosa, por no existir en los archivos, ni en las compilaciones oficiales, se afirma que los 4.000,000 entregados conforme á la resolución del mismo Febrero, y que por la resolución de 17 de Agosto del propio año 77 se convirtieron en 5.333,333 efectivos, es decir, billetes de responsabiliead del Estado, no se entregaron para las secciones de Maranganí y otras, sinó á cuenta de un saldo de S/ 10.078,130 18 que arrojaba una «cueuta corriente» distinta de la «general de ferrocarriles» que presentó Meiggs el 24 de Enero anterior; y con lijereza inusitada, cuando se habla al Jefe del Estado de los conceptos de sus Ministros; se agrega que *«no faltan espíritus obstinados, que á pesar de la luz de la evidencia, sostieneu á ciegas que ese prrecio está pagado.*

Bien se comprende, Excmo. Señor, cuánto convendría á los que reclaman pretendidos derechos, que cegasen todos los funcionarios publicos, que saben cumplir con su deber; defendiendo los caudales del Fisco, para que no viesen, lo que á aquellos conviene que no sea visto; pero afortunadamente, V. E. ha leído ya, las palabras que dejó escritas don Enrique Meiggs para rectificar las equivocaciones de sus sucesores. Yo vuelvo á trascribirlas, á fin de poner en relieve, que,

entre los *espíritus obstinados*, que no quieren ver á la luz de la evidencia, está don Enrique Meiggs, de quien es hoy sucesor D. Juan L. Thorndike.

En el recurso que el 11 de Agosto de 1877 presentó al Supremo Gobierno, hablando de aquellos 4.000,000 efectivos, valor nominal de S/ 5.333,333 33, don Enrique Meiggs dijo: «El que suscribe devolverá al Supremo Gobierno los S/ 5.333, 333 33 cts. que *recibió* en bonos especiales *para el trabajo de los ferrocarriles de Chimbote hasta Yuramarca, del Cuzco á Marangani*, y de la Oroya al Cerro de Pasco, asi como para los trabajos del socavón y mineral del citado Cerro; y el supremo Gobierno autorizará al que suscribe, para que por la Compañia de Obras Públicas y Fomento del Perú se emitan en billetes al portador, los referidos S/ 5.333,333 33 cts., á fin de reparar la depreciación de los bonos.»

Al pié del escrito en que esto dijo don Enrique Meiggs, se decretó: «Lima Agosto 17 de 1877. Acéptase la presente propuesta, en los términos que ella contiene, y bajo las condiciones que se expresan en el decreto de esta fecha.—Rúbrica de S. E.—GARCÍA.»

Esas condiciones fueron . . . .

Art. 7º Acéptase la propuesta que ha hecho al Gobierno D. Enrique Meiggs, con fecha 11 del presente mes; y en consecuencia se le autoriza para que emita billetes al portador, hasta la suma de S/ 4.303,333 para que unida á la de S/ 1.030,000, que sin autorización ha emitido y tiene en circulación la «Sociedad de Obras Públicas y Fomento» formen una emisión total de S/ 5.333,333 valor de los bonos especiales del Tesoro que se han dado á Meiggs, *en pago de trabajos de ferrocarriles*, aplicándose el saldo que se debe á Meiggs, por *trabajos hechos* la diferencia que resulta entre el tipo de 75 °/° ,á que el Gobierno dió los enunciados bonos, y el tipo nominal en que ahora los recoje; y el Gobierno asume la responsabilidad del pago de los billetes que Meiggs ó la indicada Sociedad emita hasta la expresada suma de S/ 5.333,333, los que

recibirán el sello oficial, y serán admitidos en las oficinas y establecimientos del Estado, de las Municipalidades y de los ramos de instrucción y beneficencia públicos, lo mismo que los billetes autorizados de los Bancos asociados.»

Á pesar de lo claro y explícito de esta estipulación, se intenta sacar partido hasta de las figuras gramaticales, para oscurecerla y llegar al punto de violentar su sentido, haciéndola expresar lo contrario de lo que en ella se dice; pero el análisis lógico conduce inexorablemente á descomponer como sigue, los soles 5.333,333 entregados á Meiggs: *4.000,000 en pago de trabajos por hacerse, en los ferrocarriles de Chimbote á Yuramarca, de Santa Rosa á Marangani &ª y 1.333,333 en pago de trabajos hechos.*

No hay ciertamente en el texto de ese artículo 7º las palabras «por hacerse;» pero la contraposición de la frase «por trabajos hechos,» al aplicar la diferencia entre el valor efectivo y el nominal de los bonos, está manifestando que aquella frase se omitió por elípsis; y era además completamente inútil repetir, que los ferocarriles por los que se daba en pago los cuatro millones, eran los de *Yuramarca, Marangani y Pasco*, puesto que, estaba dicho, por el mismo Meiggs, en el artículo 1º de su propuesta de 11 de Agosto, aceptada por resolución aparte del mismo día 17 de Agosto de 1877, «*en los términos que ella contiene.*»

Sigue hablando don Enrique Meiggs, (es decir el texto del convenio celebrado por él, el 17 de Agosto de 1877), para rectificar las equivocaciones de don Juan L. Thorndike.

El artículo 9º dice:—«Proporcionándose así el medio de impulsar las obras de los ferrocarriles contratados con don Enrique Meiggs, pués, *ésta es la única aplicación que dará á los billetes que emite*, el Gobierno vigilará la activa prosecución de los trabajos hasta su conclusión, dictando al efecto las disposiciones convenientes, y *quedando Meiggs responsable de los daños*

y perjuicios que pudiera sufrir el Estado, por la inejecución de éstas obras.»

Habiendo tenido, como tuvo Meiggs, por el artículo segundo de la 2ª propuesta de la escritura de 3 de Febrero del 77, el derecho de que se le dieran los fondos necesarios para las secciones de Maranganí, Yuramarca y Pasco; si no hubiese sido cumplida, por el Estado, la obligación correlativa de proporcionar esos fondos, como lo fué, primero por la resolución de 21 de Febrero del 77, y despues, por la resolución y decreto de 17 de Agosto; ¿tendría razón de ser, sería siquiera explicable, que *el deudor* impusiese condiciones, á *su acreedor*, respecto del empleo de los fondos que le entregaba en pago; y que el acreedor, no sólo aceptase esas condiciones, sinó que «*quedase responsable de los daños y perjuicios que pudiera sufrir el Estado por la inejecución de esas obras*?»

¿Qué objeto habría tenido entónces la imputación clasificada de los S/ 5.333,333, aplicando cuatro millones «al pago de trabajos de ferrocarriles, y S/ 1.333,333 á trabajos hechos?»

Verdaderamente, Excmo. Señor, que se necesita tener un espíritu muy obstinado, cerrar los ojos á la luz de la evidencia, y aun renunciar al buen sentido, para afirmar, en presencia de estos documentos, que la sección de Marangani no está pagada.

Hay todavía más, Excmo. Señor, apenas habian trascurrido ocho meses de la entrega ó emisión de aquellos S/ 5.333,333, cuando el 1º de Mayo de 1878, en un oficio rubricado por el Presidente de la República, el señor Ministro de Hacienda, don José Félix García, dijo al Presidente de la Delegación de los Bancos asociados:—«Sírvase US. poner á disposición de los representantes de don Enrique Meigs, 500,000 soles en certificados salitreros, que recibirán á título de préstamo, al tipo corriente en plaza, y que quedarán obligados á reintegrar antes del 31 de Diciembre próximo;» y poco después se decretó lo siguiente: «Lima, Julio 8 de 1878.—Atentas las razones expues-

tas por los representantes de don Enrique Meiggs, y por los fundamentos del oficio de 1º de Mayo último; ordénese al Presidente de la Delegación de los Bancos asociados que entregue á dichos representantes *en calidad de préstamo*, la cantidad de S/ 471,622 55 cts. en certificados de salitre, al tipo corriente en plaza, y cuya suma devolverán antes del 31 de Diciembre próximo.—Rúbrica de S. E.—*García.*»

Pasó el 31 de Diciembre de 1878 sin que se hubiese hecho la devolución de aquellos S/ 971,622 55 cts., y fué preciso que el Congreso dictase en 24 de Octubre de 1879, la resolución siguiente:—«El Poder Ejecutivo procederá inmediatamente á exigir á los representantes de don Enrique Meiggs, por los medios legales, la devolución de los certificados salitreros de la série A signados con los Nos. 942 á 991 y 1013 á 1059, emitidos ilegalmente y entregados en calidad de préstamo á dichos representantes; y á fin de que no quede en circulación sino la cantidad emitida legalmente, el Gobierno podrá recibir, en defecto de esos certificados, otros que representen la misma suma.»

El cúmplase de esta resolución fué puesto por el Ejecutivo en 1º de Noviembre del mismo año 79; pero á pesar de todo, el reintegro ha quedado sin hacerse hasta ahora, por lo que, en la sentencia del Tribunal Mayor de Cuentas, de 5 de Enero del presente año, se ha mandado cargar á los sucesores de Meiggs, y su valor efectivo de S/ 955,000 está inscrito al «Debe» del pliego de alcances.

Pregunto nuevamente, Excmo. Señor, ¿qué sutileza de ingenio, qué artificio de argumentación, será capáz de explicar que, si Meiggs no estaba pagado de las secciones de Yuramarca y Maranganí, y era además acreedor al Fisco por millones de soles, recibiese á título de préstamo, los S/ 971,622 35 cts. nominales, valor efectivo de S/ 955,000 que se le entregaron en Mayo y Julio del 78, y que no ha devuelto?

V. E. no necesita más para tener la convicción firmísima, de que no erré al afirmar que la sección de Ma-

ranganí está pagada á Meiggs, y por él á sus sucesores; pero queda por consignar, un argumento que será incontestable para don Juan L. Thorndike, puesto que fluye de la sentencia del Tribunal Mayor de Cuentas, convertida en baluarte de los pretendidos derechos que se intenta sustentar en contra del Perú.

El pliego de alcances formado según esa sentencia de 5 de Enero del presente año, arroja un saldo á favor del Gobierno de . . . . S/. 922.333 35

A este saldo debe agregarse, según el artículo 8º de la misma sentencia, y la suprema resolución de 14 de Marzo último, el valor de las partidas que, correspondientes á los gastos de construcción, se consideraron indebidamente en los de explotación durante los 16 meses que Meiggs administró los ferrocarriles por cuenta del Fisco, cuya suma asciende á S/. 990.000

Suman estas dos partidas . . . S/. 1.912,333 35

Observando aquel pliego de alcances, se advierte á primera vista, que, si se suprime la partida de S/. 955,000 que figura por los bonos salitreros entregados á Watson en Mayo de 1878, el Debe y el Haber quedan sensiblemente balanceados; y es por lo tanto correcto, tomar el 1º de Mayo de 1878, como punto de partida para computar el interés legal debido, sobre la suma anterior, por los sucesores de Meiggs, y en los 9 años y medio trascurridos hasta el 1º del actual, importan . . . . S/. 1.090,030

Suma el saldo efectivo con sus intereses . . . . S/. 3.002,363 35

Según el artículo 2º de la segunda propuesta de la escritura de 3 de Febrero de 1877, la cantidad que el Gobierno debía entregar á don Enrique Meiggs para la ejecución de las obras de los ferrocarriles de Chimbote hasta Yuramarca y del de Juliaca hasta Maranganí, ascendía á S/. 3.917,451 55; pero como por cláusula general de todos los contratos de construcción debe empozarse en arcas fiscales el 10 °/₀ sobre todos los pagos que se verifiquen por trabajos hechos, para formar el fondo de garantía que debe subsistir hasta tres años después de entregadas las líneas á satisfacción del Gobierno; aquella suma entregable queda reducida á S/. 3.525,706 40; resultando por consiguiente, que aún en este último caso, no solo está pagada la Sección de Maranganí, sino también la de Yuramarca con una pequeña diferencia que será infinitamente menor que las rebajas que deben hacerse en el precio de construcción al aplicarse la cláusula 4ª de la Suprema resolución de 2 de Diciembre de 1871, vigente para este efecto, como lo dejo expuesto.

Queda, pués, establecido de una manera incontrovertible, que la sección de Santa Rosa à Maranganí está pagada:

1º Por haberlo declarado así don Enrique Meiggs, en su recurso de 11 de Agosto de 1877, cuya declaración es tan esplícita, como oportuna, para rectificar la afirmación contraria que hace su sucesor.

2º Porque así consta de los artículos 7º y 9º del Supremo decreto de 17 de Agosto de 1877, que carecerían de sentido, si aplicándose al *pago de trabajos hechos* solo la suma de S/. 1.333,333 33 cts. no se aplicase á los *trabajos por hacer* hasta Maranganí y Yuramarca, los S/. 4.000,000 que completan los S/. 5.333,333 de la emisión autorizada y asumida en su responsabilidad por el Estado.

3º Porque de otra manera, resulta absurda é incomprensible, la obligación asumída por don Enrique Meiggs de aplicar única y exclusivamente á aquellas obras los billetes que emitió, *so pena de responder por*

los daños y perjuicios que sufriera el Estado por la inejecución de las mismas obras.

4º Porque es igualmente absurdo, que si Meiggs hubiese sido acreedor del Fisco en 1º de Mayo del 78, por el valor de las secciones de Maranganí y Yuramarca según, el artículo 2º de la segunda propuesta de la escritura de 3 de Febrero, recibiese *en préstamo*, y no *en pago*, los S. 971.622.35 centavos, valor nominal equivalente de S. 955000 efectivos, que se le dieron según el oficio de aquella fecha, y resolución suprema de 8 de Julio del mismo año 87; y

5º Finalmente, porque resultando de la sentencia ejecutoriada del Tribunal Mayor de Cuentas, de 5 de Enero del presente año, un saldo que, á mérito de la resolución de 14 de Marzo último, debe ascender á S. 3.002,363.35, no solo resulta pagada la sección de Maranganí, sino también la de Yuramarca, salvo una pequeña diferencia infinitamente menor, que las rebajas que deben hacerse conforme al artículo 4º de la Suprema resolución de 2 de Diciembre de 1871.

VI.

Arma terrible se ha hecho contra el Fisco de una declaración del Tribunal Mayor de Cuentas, en el fallo de 22 de Diciembre del 86, trascrito por don Juan L. Thorndike en los siguientes términos:

« Que atento al mérito de las cuentas y liquidaciones presentadas, y de sus reparos, respuestas y clasificaciones, no son de cargo de don Enrique Meiggs ó de los que su derecho representen, los S/. 3.917,451 55 que el Gobierno se obligó á dar, y Meiggs no llegó á recibir, para la continuación hasta Maranganí y Yuramarca de los Ferrocarriles de Juliaca y Chimbote. »

Yo podría limitarme, Excmo. señor, á copiar de nuevo al pié de estas palabras del Tribunal, las que antes copié del artículo 1º del recurso de don Enrique Meiggs, fecha 11 de Agosto de 1877. ó á repetir que, si aquel contratista no recibió la cifra exacta de los

S/. 3.917,451 55, recibió, en cambio, para las secciones de Marangani y Yuramarca, la de los S/. 4.000,000 efectivos, que él confiesa en su citado escrito, y que, con los S/. 1.333,333 33 entregados *en pago de trabajos hechos*, formaron el total de S/. 5,333,333 33 de la emisión del 17 de Agosto de 1877; es decir, que recibió aquella suma estipulada en el artículo 2º de la segunda propuesta de la escritura de 3 de Febrero, con un exceso de S/. 82,548 45; mas el asunto es demasiado grave para jugar con los vocablos; y el deber me impele á cumplir ante V. E. una tarea ingrata; pero ineludible. La de someter á la alta apreciación de V. E. algunos de los hechos que caracterizan aquel fallo del Tribunal Mayor de Cuentas.

¿Quiere saber VE. cuáles son esas *cuentas y liquidaciones presentadas*, *que han servido de fundamento* al fallo de que me ocupo? No son por cierto documentos originales, ni siquiera cópias auténticas de ellos expedidas por funcionarios públicos, con referencia á los libros de registro ó tomas de razón de las oficinas del Estado, ó á publicaciones hechas en el periódico oficial. Nada de esto, Excmo. señor. Todo ello, *dicen que ha sido consumido por el fuego;* pero don Cárlos Watson, *dice también*, que había tenido la precaución de sacar, para su uso particular, una copia simple, sin firma alguna oficial, de todos aquellos documentos; copia de la que sacó otra el mismo Watson, para reorganizar el expediente. *Esas son las cuentas y liquidaciones presentadas:* tiras de papel en las que ha puesto su firma el rindente y que, si bien pudieran tener el valor de una confesión para todo lo que de ellas le resulte adverso, nada valen, ni jurídica ni moralmente, en cuanto á lo que le favorezca, por grande que sea la honorabilidad del que las firmó.

Era necesario, pues, dar algún viso de valor á esas tiras de papel que se llaman cuentas y liquidaciones presentadas; y para esto se llamó á algunos empleados, ó ex-empleados públicos que han declarado favorablemente á esas copias, y aunque se conceda el prodigio

de memoria que se necesitaría para testificar sobre la exactitud de números que se se hicieron diez años antes, no podrán borrarse las disposiciones legales que, aun refiriéndose á instrumentos públicos ó auténticos, tienen declarada la invalidez del *traslado* de *traslado* y la del *referente* sin el *referido.*

En reclamaciones relativamente pequeñas, se han presentado durante el tiempo que desempeño esta Dirección, varias certificaciones análogas, fundadas en la mera palabra escrita de ex empleados públicos; y en todos esos casos creo haber cumplido mi deber no admitiéndolas siquiera á tramitación. Sin embargo, Excelentísimo señor, el Tribunal Mayor de Cuentas, se ha servido de un documento análogo, no sólo para fallar contra la evidencia de los hechos, «*que Meiggs no llegó á recibir los fondos para la sección de Marangani*,» sino también para formar en la cuenta de los sucesores de éste, un haber de S/. 10.404,012 09.

Por lo mismo que no es el infrascrito el llamado á resolver las cuestiones relativas á las cuentas de los sucesores de Meiggs, ni esta la forma ú oportunidad de hacerlo, no insistiré en analizar aquí cada una de las partidas que forman el «Haber» en el pliego de alcances, formado de acuerdo con el fallo del Tribunal del Ramo; pero no puedo prescindir de llamar la atención de VE. acerca de otro hecho notabilísimo. Hay en ese pliego tres partidas de abono á Meiggs, por el valor de fletes y pasajes, que suman S/.1.605.935 60; y en todo el voluminoso expediente de la materia, no existe un sólo comprobante que auténticamente los justifique; pues, parece que *todos se quemaron también* en el incendio del archivo del Tribunal; pero á éste le ha bastado que las sumas respectivas, estuviesen inscritas por Watson en sus citadas copias.

En cuanto á los reparos, los hay justísimos y de gran cuantía, formulados por el contador señor Eléspuru; mas las respuestas y clasificaciones, solo han podido satisfacer al Tribunal mismo y al rindente, por lo que ha quedado ejecutoriado el fallo de 2ª Instancia á

mérito de no haberse interpuesto el recurso extraordinario de nulidad, que la ley permite y que los intereses fiscales exijían: sin dificultad se explica que no lo interpusiese el rindente.

Empero, Excmo Señor, no es posible consentir en que se dé á ese fallo mas alcance del que en sí tiene, ni sancionar las pretensiones injustas que en él se fundan. El Tribunal Mayor de Cuentas por la naturaleza de su institución y segun las leyes y reglamentos que lo rigen, ni puede declarar derechos que no hayan preexistido, ni alcanza su poder, como no alcanza el de ninguna institución humana, á cambiar la esencia de los hechos, á hacer que no haya sido lo que fué. Toca á los Fiscales de la Excma. Corte Suprema, estudiar los remedios legales que pueden emplearse á favor del Fisco, contra aquello que se llama sentencia ejecutoriada del Tribunal Mayor de Cuentas, y aplicarlos con oportunidad; esto es, dentro del término de la prescripción. Esos remedios, podrían ser, entre otros, *la restitución in integrum*, la acción por pago indebido; y, en último resultado, la responsabilidad civil de los jueces.

Dejo, pues, establecido, Excmo. Señor:

1º Que aquello á que el Tribunal Mayor ha llamado cuentas y liquidaciones presentadas, y que sirve de fundamento á su sentencia, no son sino tiras de papel con la firma del rindente don Cárlos Watsson, y que se ha tratado de abonar con simples declaraciones, que no tienen más punto de referencia, que la memoria del declarante;

2º Que los cargos y reparos del contador Eléspuru, como fundados en hechos, están vigentes, aunque no hayan sido atendidos por el Tribunal;

3º Que las respuestas y clasificaciones de que se hace mérito en el fallo, solo han podido satisfacer al mismo Tribunal;

4º Que no es cierta la declaración hecha por éste, de que Meiggs, no recibió los fondos para la sección de Marangani, porque el obligado tiene confesado lo contrario en su escrito de 11 de Agosto dc 1877; y

5º Finalmente, que aquel fallo no tiene el alcance que se le quiere dar; y que los Fiscales deben usar oportunamente algunos de los remedios que la ley permite; y, en último caso, hacer efectiva la responsabilidad civil de los Jueces.

VII.

Lastímase don Juan L. Thorndike, de que en mis apreciaciones hubiese tomado en cuenta lo que él llama informe huérfano de un Ingeniero que yo consideré para contraponerlo al fallo del Tribunal Mayor de Cuentas, y es indispensable que V. E. conozca en que consiste la orfandad de ese documento técnico y oficial.

En 2 de Enero de 1878, la Junta Central de Ingenieros, comisionó al del Estado don Francisco J. Walkuski, para que informase respecto del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, y constituído el último sobre el terreno, después de haber tomado las medidas precisas y practicado un prolijo reconocimiento de todas las obras, en 6 de Marzo del mismo año, emitió su dictámen pericial en el que, por medio de demostraciones técnicas que sólo podian ser contestadas con otras del mismo carácter, manifestó que el contratista del ferrocarril es deudor al Estado en más de S/ 4.000,000, correspondiendo parte de esa suma al valor de las obras, que, sin haberse ejecutado, fueron cobradas por la Empresa y abonadas por el Gobierno; pero la ciencia del Ingeniero Walkuski, y las verdades matemáticas sustentadas por él, no tuvieron mejor suerte ante la Junta Central de Ingenieros, que la que ha cabido después á los reparos y cargos del Contador Eléspuru, ante el Tribunal Mayor de Cuentas.

Indudablemente que ese informe no satisfizo á la Junta Central, pues, no consta que lo hubiese aceptado; ni mucho ménos que lo hubiese elevado al Gobierno, sino que, á fin de conseguir otro á su entera satisfacción, comisionó nuevamente al Ingeniero de Estado don M. M. Echegaray, el que, en pocas líneas, más empíricas

que profesionales, se limitó á decir, en 7 de Enero de 1879, «que si se considera que el contratista tiene aun opción á la suma de S/ 1.422,953 19 cts., después de pagados dos certificados, valor de S/ 421,500 (que á la sazon reclamaba Watson,) no veia inconveniente en darles curso.»

Al pié de este informe se decretó lo que sigue:—«Lima 29 de Enero de 1879.»—«Con la nota acordadada elévese á la Dirección de Obras Públicas. (firmado.)—*E. Havich.*»

Esa nota acordada, dice así: «Cuerpo de Ingenieros. —Junta Central. — Nº 46. — Lima 29 de Enero de 1879.—Señor Director de Obras Públicas.

« En sesión de 7 de Enero del presente año, la Junta Central, despues de haber oído el informe del Ingeniero Echegaray que adjunto tiene el honor de elevarle, ha resuelto aprobar los certificados presentados en 18 de Noviembre de 1877, y en 1º de Julio de 1878 por los trabajos hechos en el ferrocarril de Juliaca al Cuzco, atendiendo á que es urjente la continuación de dichos trabajos, y que pudiendo concluirse la línea hasta Marangani, con ochocientos mil soles, (S/ 800,000) queda aún al Supremo Gobierno una garantía, de un millón cuatro cientos veinte y dos mil, novecientos cincuenta y tres soles, diez y nueve centavos (S/1.422,953 19 cts.) para velar por el exacto cumplimiento de este contrato. En esta virtud, le remito igualmente adjunta la cópia de estos certificados. que han sido devueltos firmados, al Presidente del Directorio, ejecutor de los contratos de don Enrique Meiggs, con el Gobierno del Perú.—Dios guarde á US.—El Vice Presidente.—(firmado.)—*Ed. Havich.*»

Como se vé, Excmo. señor, el dia 29 de Enero de 1879, la Junta Central de Ingenieros, se encontró al frente de dos informes contradictorios, de dos Ingenieros del Estado, comisionados ambos por ella para el mismo fin de dictaminar sobre el ferrocarril de Juliaca al Cuzco. El primero de esos informes, firmado por el ingeniero Walkuski, manifestaba, por medio de

demostraciones técnicas, que el contratista del ferrocarril era deudor de mas de S/. 4.000,000. Del segundo informe, firmado por el ingeniero Echegaray, á quien no ocurrió otro reparo que el haber visto, cerca del fin de la enrieladura, algunos durmientes delgados y algo rajados, por lo que encargó al señor Thorndike que no los hiciese colocar en la vía; resultaba deudor el Fisco por S/. 1.422,953 19.

¿Y qué es lo que hizo la Junta Central con estos dos informes? Guardar profundo silencio respecto del primero, que solo ha venido á publicarse en el próximo pasado año de 1886, y elevar el segundo aprobando los certificados, que se decía de trabajos hechos, con solo las firmas de D. Carlos Watson y de don Juan L. Thorndike.

Se comprende, Excmo. señor, que en una corporación de sábios, tratándose de cuestiones abstractas y de carácter moral, se opte por una de dos opiniones contrarias, sin refutarse ni mencionarse siquiera la desechada; pero esto es verdaderamente incomprensible, cuando se trata de verdades matemáticas, cuya comprobación es trascendental á los caudales del Fisco por valor de varios millones.

Si el informe del Ingeniero Walkuski no era la expresión de la verdad, y así lo creyó la Junta Central, cuando comisionó al Ingeniero Echegaray para presentar el de éste en reemplazo del de aquel; Echegaray ha debido refutar, número por número, todos los consignados en el de Walkuski; probar que las medidas tomadas por éste no eran exactas; que los datos eran equivocados; ó que las operaciones estaban mal hechas; y entonces, la Junta Central. confrontando las operaciones ó manera de apreciar las cosas de cada uno de sus comisionados, dirimir la discordia que resultaba como conclusiones de uno y otro informe.

Mas aún, no era la Junta Central, á quien correspondía mandar un Ingeniero del Estado, para que contradijese el dictámen favorable al Fisco, de otro Ingeniero de la misma clase. Esto pudo corresponder al con-

tratista, cuyo derecho era incuestionable para rectificar las equivocaciones de Walkuski, si en algunas hubiese incurrido; y sino llegaban á concordar las conclusiones, debió nombrarse un dirimente, que pudo serlo entonces, y solo entonces, la Junta Central, que, por lo visto, merecía la plenísima confianza de los empresarios de ferrocarriles.

Nada de esto se hizo, pues, Excmo. señor, y yo me abstengo de hacer las apreciaciones á que se prestan semejantes procedimientos, dejándolas á la alta ilustración de VE.

Por lo demás, tratándose como se trata de cuestiones de hecho y de verdades matemáticas, que si lo fueron en Marzo de 1878, no dejarán de serlo hoy; nada más sencillo que mandar se comprueben en el día los datos, operaciones y cifras, consignadas en el informe del Ingeniero Walkuski, y hacer efectiva, por los medios legales, la responsabilidad de todos los que resulten tenerla, sin excluir al Ingeniero Echegaray y á los que formaron parte de la Junta Central en la sesión de 7 de Enero de 1879.

Este capitulo puede reasumirse, Excmo. señor, en estas dos conclusiones:

1ª Que el informe del Ingeniero Walkuski, al que según la espresión de Thorndike dejó huérfano la Junta Central de Ingenieros en Enero de 1879, y que yo he tenido en cuenta al formular mi exposición, debe ser considerado y mandado comprobar por el Supremo Gobierno; y

2ª Que la misma Junta Central, al silenciar el informe favorable al Fisco en más de S/. 4.000,000, y aceptar el de Echegaray, según el que el Empresario resulta acreedor por cerca de millón y medio, sin haber refutado los datos y operaciones matemáticas que aquel contiene; no sólo procedió mal, sino que incurrió en las gravísimas responsabilidades que la ley establece y que el Gobierno debe mandar hacer efectivas, por medio del Ministerio Fiscal.

VIII.

Con el propósito de desvirtuar mi afirmación de que, «resultaba técnicamente demostrado en el cuadro estadístico de los ferrocarriles de propiedad fiscal, que había un exceso, de más de S/ 13.000,000, pagado á los contratistas, sobre el valor efectivo de los trabajos ejecutados», se ha dicho:

1º Que el documento á que me referí es un cuadro mágico; y

2º Que carece de valor, porque la ley de 26 de Octubre de 1886, anuló los actos gubernativos internos de don Nicolás de Piérola y don Miguel Iglesias.»

No puedo, Excmo. Señor, dejar pasar sin corectivo, tales afirmaciones, de las que, la 1ª no es cierta, y la 2ª es un sofisma de circunstancias.

A fuerza de oirlo repetir, con extraordinario aplomo á los contratistas y á sus defensores, aun el infrascrito había llegado á creer, y tal vez V. E. haya podido ser inducido también á la misma equivocación, que aquel exceso de más de S/ 13.000,000 en lo pagado á los contratistas sobre el valor efectivo de los trabajos hechos, provenía de haberse ejecutado el cálculo, comparando la cantidad pagada, con el valor efectivo de los ferrocarriles, según tasación practicada conforme á su estado actual de deterioro, y á la baratura que en el día tienen los materiales y jornales.

Si así hubiese sido, razón tendria don Juan L. Thorndike para llamar cuadro mágico á los estadísticos que registran «los Anales de Obras Públicas del año 1884;» porque, en verdad, aunque el precio promedio de cada kilómetro de ferrocarril resulta cerca de 65,000 soles, según los contratos de construcción, hoy sería amplísimo, para nuevos contratos del mismo género, el precio promedio de soles 20,000 por kilómetro de vía de acero, comprendido el del material rodante, estaciones y accesorios. Pero no ha sido así, Excmo. señor. Aquel exceso de mas de 13.000,000 de soles, está calculad

sobre la base de los primitivos contratos de construcción, reducidos todos los precios á metálico efectivo, sin averiguar si esos precios fueran justos ó injustos, sin fijarse en el estado de las líneas, y con prescindencia de los precios de actualidad.

Para obtener la diferencia entre el valor de los trabajos ejecutados, y el pagado por ellos, se tomó, de un lado, la relación entre el número de kilómetros construidos al número de kilómetros contratados; y del otro la relación de la cantidad abonada por los ferrocarriles, al precio estipulado en los contratos; y de la comparación entre estas dos relaciones, es de donde resulta ese exceso de mas de soles 13.000,000. En el cuadro á que me referí, y que don Juan L. Thorndike ha llamado fantasmagórico, estas operaciones se expresan como sigue:

Relación del número de kilómetros construidos (en explotación y destruidos) al número de kilómetros contratados. $\frac{1,434}{2,050}$=0.6995

Relación de la cantidad abonada por los F. C. á la suma pactada en los respectivos contratos . . . . $\frac{106.290.402.34}{133.101.757.54}$=07985

Exceso pagado á los contratistas sobre los trabajos ejecutados . . . . 0.099 de 133.101.757.54

Lo que en cifras redondas, y prescindiendo de la fórmula, significa:

1º Que se construyeron sólo el 70 °/₀ de los kilómetros de líneas férreas contratadas;

2º Que el Gobierno ha pagado por la parte construida, el 80 °/₀ del total del precio estipulado por todas las líneas completas; y

3º Que existiendo entre la longitud contratada y la construida, una diferencia de 30 °/₀, y entre la cantidad que debió pagarse por el todo, y la que se ha pagado por la parte construida, otra diferencia de sólo 20 °/₀, el exceso del 10 °/₀, que resulta en aquella relación sobre ésta, əsel exceso pagado indebidamente á los contra-

tistas, sobre lo que debió pagárseles en justicia; cuyo exceso está expresado en el cuadro aludido, por la cantidad de S/. 13.177,074.

Si aun se llamase á esto *fantasmagoría*, ensayaré, Excmo. señor, otra demostración menos técnica, y por lo mismo menos concisa, pero que puede comprobar todo el que conozca las operaciones elementales de la arimética.

La longitud de todos los ferrocarriles del Estado, comprendido lo hecho y lo por hacerse hasta los terminos proyectados y estipulados en los contratos de contrucciones de 2,050 kilometros, y el precio pactado por todos estos en los mismos contratos, es de S/ 133.101,757 54 en metálico efectivo. Tomando esta suma como dividendo, y aquella como divisor, nos dá por cuociente S/ 64,927 68, precio medio de cada kilómetro contratado.

De esos mismos ferrocarriles, sin contar con los 38 kilómetros, recientemente construidos entre Suyana y Piura, tenemos en explotación actual, kilómetros 1.184,4, y han sido destruidos, en los de Pacasmayo, Chimbote, Chancay é Ilo, kilómetros 249, 6. Suma por consiguiente todo lo que se construyó á mérito de los contratos, 1,434 kilómetros.

Se han pagado por ellos . . .	S/ 106,290,402 34
Y los 1,434 kilómetros, al respecto de S/ 64.927,68 cada uno, solo importaron	» 93.106,293 12
Luego hay un exceso de lo pagado sobre lo que debió pagarse de	S/ 13.184,109 22

La pequeña diferencia entre este resultado y el consignado en el cuadro de «los Anales,» proviene de que, en el último se despreciaron algunos milésimos, que, en el cálculo sobre millones, vienen á representar S/ 7.035 22. Tomando mayor número de cifras decimales, ambos resultados, concuerdan exactamente.

No entro, Excmo. Señor, en el cómputo de los in-

tereses sobre esos 13.184,109 soles de exeso, ni insisto en que para computar lo indebidamente percibido por los contratistas, á esta cantidad debe agregarse otra próximamente igual, en razón de 10 °/ₒ de garantía que han debido empozar en las arcas fiscales, cobrando el respectivo interés; por que no ha llegado la oportunidad de tratar estas cuestiones; y por no alargar más este trabajo, que ya parece extenso.

En cuanto al alcance de la ley de 26 de Octubre de 1886, que se pretende aplicar al cuadro de que me ocupo, solo debo decir á V. E. que las operaciones estadísticas, *no son actos gubernativos internos de ninguna administración;* que los cálculos aritméticos, así como los resultados que ofrecen, ni tienen color político, ni están sujetos á otras leyes que las de la ciencia; y que, si esas operaciones y esos cálculos son correctos, y exactos, los factores que en ellos entraron, expresarán siempre la verdad. Si no lo son, se rectifican ó se tachan, después de comprobado su error; pero los números, solo se refutan con los números. (1)

Confio en que V. E. quedará convencido:

1º De que, en el cuadro que consulté, antes de hablar á V. E. sobre este asunto, como Ministro del Ramo, nada hay de fantasmagórico; y que los números de que me serví, para formular mis apreciaciones, contienen, en sintesis, el estudio de los hechos, que tienen su utilidad cuando ha llegado la hora de las aplicaciones; y

2º Que el mismo cuadro, no siendo *un acto gubernativo interno* de don Nicolás de Piérola, ni de don Miguel Iglesias, no está comprendido en la ley de 26 de Octubre de 1886, ni puede tachársele en virtud de ella; porque, las verdades matemáticas, sustentadas por hechos

/1/ El libro en que corre el cuadro estadístico á que se hace referencia, es una publicación oficial, hecha por el gobiernu de derecho del Exmo. Consejo de Ministros según la resolución Suprema de 6 de Febrero. /Veáse el mismo libro anales de las obras Públicas del Perú, pág. IV.)

comprobados, no se desvirtúan con leyes: 4 + 3 serán siempre = á 7, aunque dijesen lo contrario, todas las leyes, decretos y sentencias.

IX.

Aunque doloroso, preciso es confesarlo, Excmo. Señor, justo es el reproche que, en la exposición de don Juan L. Thorndike, se hace del «carácter nacional, y de la condescendencia de las autoridades subalternas,» en dar pases por los ferrocarriles que, siendo libres para el portador de ellos, vienen á pesar sobre el Fisco, con gravámenes que apénas pudo soportar en mejores tiempos, y que hoy lo abrumarían, sino se pusiese tasa á esas liberalidades; pero, en esta parte, como en otras, la argumentación del contratista, á fuer de pretenciosa para probar mucho, nada prueba con relación al punto del debate, hácia al cual la dirije: el supuesto derecho de perpetuarse en la administración sin gravámen, pero también sin provecho del Erario.

Con el mismo argumento cuya consecuencia no fluye de las premisas, podria don Juan L. Thorndike, adueñarse perpétuamente de todos los bienes nacionales, sin excluir las aduanas de la República y las varias fincas que, en Lima mismo, pertenecen al Estado, y están devalde, ó poco menos, en la explotación particular, dado el carácter nacional y la condescendencia de las autoridades subalternos.

Y aun así, Excmo. Señor, siempre sería preferible, no habiendo otro medio, (que lo hay), entre ambos extremos, que casi todos los peruanos viajaren devalde, en vez de que los soles de todos los peruanos que viajan por los ferrocarriles, se trasladen á los Estados Unidos, ó á Inglaterra, donde, por decirlo así, hay plétora de metálico, mientras aquí desfallecemos con la anemia causada por la falta de ese medio circulante.

Entre tanto, queda reconocido por el contratista, que aun la administración de los ferrocarriles del Sur, que está á su cargo, de pactó *sin gravámen al Tesoro*

público; éste se grava con motivo de las cuentas de trasportes, con cantidades que, en su conjunto, se cuentan por millones; y yo debo agregar:

1º Que «dado el carácter nacional y la condecendencia de las autoridades subalternas»; la circunstancia de que la administración de los ferrocarriles fuese por cuenta del Estado, no aumentaría ni disminuiría el número de pases libres, desde que, en uno ú en otro caso, siempre el valor de los pasajes de los que viajan de valde, viene á pesar sobre el Erario; y

2º Que en el caso de administración por cuenta del Estado, resultaría éste perjudicado con los pases libres solamente en lo que podría llamarse *lucro cesante*, ó sea la ganancia dejada de percibir; en tanto que, en el régimen actual de la administración por cuenta de una Empresa particular, el perjuicio del Fisco, sin ninguna compensación, representa el valor íntegro de todos y cada uno de los mismos pasajes.

Y á propósito de esta última conclusión, es este el lugar de recordar á V. E. el estraño contraste que ofrecen los ferrocarriles del Estado, que no le producen renta alguna, con los demás que existen en la República. En los ferrocarriles de propiedad particular, hay ciertos trasportes enteramente gratis para el Gobierno, y en los demás, se hacen rebajas de consideración. En los del Estado, que están arrendados á renta fija ó á partir de frutos, pága el Gobierno la cuarta parte del valor de las tarifas; y en aquellos ferrocarriles de propiedad fiscal por los que nada se abona al Tesoro público, ningún trasporte es gratis para el Gobierno; los empresarios le cobran, en algunos casos, íntegramente sus altísimas tarifas, haciéndole, en lo demás rebajas menores que los que le pagan arrendamiento.

X.

Recomendable es sin duda el generoso empeño con que don Juan L. Thorndike se presenta como mantenedor de la memoria y buen nombre de don Enrique

Meiggs; pero es mas de actualidad y de mayor importancia práctica para el país, la franqueza del mismo Thorndike cuando, esplicando ingenuamente la táctica de que aquel se valió para adueñarse de nuestros ferrocarriles, á mérito de uno de los contratos que constan de la escritura de 3 de Febrero de 1877 dice:

«Pero quien conozca *la manera como se hacen todas las transacciones* de la vida,comprenderá á primera vista, que al empresario *le convenía la administración como condición escencial de sus contratos de construcción ó por otros motivos*, y trataba de presentarla *como un verdadero sacrificio para él, y como una carga para el Estado, a fin de conseguir que se le otorgara sin resistencia.*»

Estas solas palabras, Excmo. Señor, autorizadas con la firma de don Juan L. Thorndike, valen más, que todo cuanto pudiera yo escribir, y cuanto llevo escrito, en pró de los intereses del Perú; pués, proyectan sobre el punto capital de la discución en que estoy empeñado, un foco de verdadera luz, que, como la del Sol, se abre paso al travez de las nubes que se empeñan en ofuscarla.

Yo hrbía demostrado solamente, que *la causa* del llamado contrato de administración fué falsa; pero don Juan L. Thorndike, viene á demostrar, con la plenitud que en derecho tiene la confesión de parte, que esa causa, además de falsa, fué también *ilícita;* que ilícito é inmoral es el sistema netamente utilitario, cuando, como en éste caso, se invoca la *conveniencia,* para justificar pretendidos derechos, que se alcanzaron por medio del *engaño;* y es nulo el contrato celebrado sin haber causa, ó con una causa falsa ó ilícita (artículo 1253 Código Civil.)

Ruego á V. E. que se digne tomar nota de que:

1º Según la confesión de don Juan L. Thorndike, á don Enrique Meiggs, le convenía, como condición esencial de sus contratos de construcción, ó *por otros motivos*, quedarse con nuestros ferrocarriles, sin pagar nada por ellos, sino por el contrario, cobrando al Fis-

co el valor de los trasportes por cantidades que han llegado á contarse por millones.

2º Que por eso engañó al Gobierno presentándole un déficit de S/ 2.512,420, en solo los diez y seis meses de la administración fiscal que siguió al arrendamiento y terminó con la escritura de 3 de Febrero del 77.

3º Que el designio de Meiggs, al presentar esas cuentas mágicas, fué que el Gobierno creyese que la «Administración y conservación de los ferrocarriles sin gravámen alguno al Tesoro público, era un verdadero sacrificio para el empresario, á fin de conseguir que se le entregaran sin resistencia;» y

4º Que aunque no hubiese caducado el contrato de administración, y aunque no hubiera tenido el Gobierno, en todo tiempo, la facultad de cancelarlo; seria nulo por su propia naturaleza, porque además de falsa, fué ilícita la causu que lo motivó.

XI.

Las conclusiones que acabo de formular, y que no son otra cosa que el análisis lógico de las palabras de don Juan L. Thorndike, me conducen, lógicamente también, Excmo. Señor, á formular una retractación que favorecerá al Fisco en algunos millones de soles.

En mi exposición de 12 de Octubre último, me limité á inventariar, entre las pérdidas sufridas, sin esperanza de reintegro, aquellos S/ 2.512,420, del déficit de la administración fiscal en manos de Meiggs; y en ésta había consentido en que se reparta ese déficit proporcionalmente entre los ferrocarriles que se dice lo causaron; pero todo ello solo como quien prepara un asiento de «Ganancias y Pérdidas.» Ahora, estudiando el valor de las palabras que próximamente he copiado de lacontestación de don Juan L. Thorndike, me rétracto de mi manera de apreciar las cosas en este punto. Ahora sostengo, Excmo. Señor, que por más que esa partida haya sido aceptada por el Tribunal Mayor de Cuentas, con el derecho á salvo que dejó al Gobierno

para hacer la rectificar; no solo debe rebajarse en los S/ 990,000 que expresa la suprema resolución de 14 de Marzo último; sino que debe borrarse íntegramente del pliego de alcances; porque cualquiera que sea la eficacia que se pretenda atribuir á esa sentencia en contra del Fisco, vale, más en favor de éste, la explícita confesión del sucesor de Meiggs, de que dicha partida de S/ 2.512,420 fué simulada, y no tuvo otro objeto que presentar la administración «como un verdadero sacrificio para el contratista, á fin de conseguir que se le entregaran los ferrocarriles sin resistencia.»

De aquí concluyo, Excmo. Señor, que sí, con solo rebajar en el pliego de alcance el «haber» de los sucesores de Meiggs, en los soles 990,000 que expresa la Suprema resolución de 14 de Marzo último, el saldo efectivo de ese pliego á favor del Fisco, asciende á soles 1.912,333 33, y éste con sus intereses, á soles 3.002,363 35; rebajando íntegramente la falsa partida del finjido déficit de los diez y seis meses de la Administración por cuenta del Fisco, y computando el interés legal sobre el monto de ésta rebaja, aquel saldo efectivo, por solo éste respecto, ascenderá á mas de *cinco y medio millones.*

XII.

Grande es sin duda la importancia de todas las cuestiones, que hasta aquí he tratado; mas no deben estimarse sino como factores bien comprobados del gran problema de actualidad que paso á plantear y respecto del que invoco toda la atención de V. E, á fin de que su resolución lleve el sello de la justicia, y dé por fruto el ingreso á las arcas fiscales de las sumas que legítimamente le pertenecen, y que hoy, mas que nunca son indispensables para la subsistencia del Estado.

Recordé, efectivamente en mi exposición, que, al advenimiento del Gobierno de V. E. los sucesores de Meiggs se titulaban acréedores del Fisco por varios millones, y que de la sentencia del Tribunal de Cuen-

tas, en vez de acréedores resultaban deudores al Fisco por cerca de soles 2.000,000; y don Juan E. Thorndike dice con éste motivo.—«Verdad es, que en la cuenta corriente cerrada en 1879, ha resultado el referido saldo en contra; pero tomando todas las cuentas de que habla Meiggs cuando vivía, de que se ocupó despues el señor Watson, y de que trato al presente, es verdad que *soy acréedor por varios millones de soles.*»

Estas últimas palabras, colocadas así, incidentalmente, como de paso, constituyen la tésis, que don Juan L. Thorndike se ha propuesto sostener en su larga contestación; y convencer de ella á V. E., es el fin que se persigue, como medio de alcanzar otro de gran trascendencia para el Perú: el de perpetuarse en la adición, cambiándole solo el nombre y ofreciendo piadosamente al Fisco, alguna pequeña é ilusoria participación en las futuras utilidades.

Por eso sedice, «sean pocos ó sean muchos, en todo caso soy acréedor del Perú por varios millones. Déjenseme los ferrocarriles á título de arrendamiento; pero con cargo de que la renta que produzcan se aplique en parte al pago de mi deuda, en parte á la conservación y prolongación de las línea;s y el pequeño resto, que siempre será menor que lo que cobre al Fisco por fletes y pasajes, se refutará como ingreso á las arcas fiscales.»

Bien se comprende á primera vista, Excmo. Señor, que don Juan L. Thorndike, según sus propias palabras aplicadas á los procedimientos de don Enrique Meiggs, conoce «la manera como se hacen los contratos y las formas de todas las transacciones de la vida.»

Yo, que conozco, también los deberes consiguientes á la tarea que me impuso el cargo que desempeñé transitoriamente, al agitar éstas cuestiones; procuraré cumplirlos correspondiendo así, á la confianza con que me honrára la bondad de V. E.; y por eso paso á ocuparme de las cuentas de que hablaba Meiggs cuando vivía, de que se ocupó después el señor Watson, y de que trata al presente el señor Thorndike, para demos-

trar, una vez más, que no es cierto que éste sea acreedor del Perú por varios millones de soles, haciendo constar desde luégo, que ésta no es cuestión de opiniones contrapuestas, sino de hechos, de pruebas, y de números.

Sencillamente, en verdad, califiqué de ilegítimos cargos, los que se contienen en un expediente iniciado por don Cárlos Watson, reviviendo los temerarios que en época muy remota presentó don Enrique Meiggs, por supuestas pérdidas en diversas operaciones de crédito; pero que fueron retirados y cancelados por el mismo Meiggs, mucho tiempo antes de su fallecimiento. Esos cargos, que en su originalísimo expediente hace subir don Cárlos Watson á la cantidad de soles 4.502,471 20, se dice que soy el primero en calificarlos de ilegítimos; que la partida que los contiene, no ha sido rechazada por la Dirección de Contabilidad; y que tampoco la ha rechazado el Tribunal de Cuentas, sino que más bien, considerándola justa, ha vuelto á declararla en suspenso, mientras se expide resolución suprema ó sentencia judicial.

Nada de esto es cierto, Excmo. Señor; y aunque en breve rectificaré las gratuitas afirmaciones del contratista, debo en esta otra ocasión, hacer hablar nuevamente á don Enrique Meiggs, para rectificar las equivocaciones de sus sucesores, y poner coto á pretenciones que nunca fueron justas, y respecto de las que expresamente está renunciado el derecho de deducirlas.

En su recurso de 12 de Junio de 1876, con el que presentó su tres propuestas, que después pasaron á integrar la escritura de 3 de Febrero de 1877, don Enrique Meiggs dijo: «Mas aun, es innegable el derecho que me asiste para reclamar del Supremo Gobierno justas indemnizaciones por las ingentes pérdidas que por falta de cumplimiento del contrato he sufrido; pérdidas que están en la conciencia de V. E. y del país entero, y que me han ocacionado trastornos, hasta el

punto de comprometer mi crédito después de haber sacrificado mis bienes particulares.»

«He querido también *hacer desaparecer ese derecho renunciándolo* en el caso que el Supremo Gobierno accediera á mis propuestas; y al obrar así no he tenido otro móvil que auxiliar al país y á su Gobierno, en momentos en que se efectúa una trasformación en su hacienda pública.» (Pág: 914 Libro F. C. del Perú.)

Realizada con la aceptación de las tres propuestas de Meiggs la condición resolutoria bajo la cual *hizo este desaparecer su pretendido derecho*, á reclamaciones por pérdidas ó perjuicios sufridos, á consecuencia de la inejecución de los contratos; por el artículo 3º de la 2ª propuesta de la escritura de 3 de Febrero del 77, se estipuló lo siguiente: —«Se liquidarán las cuentas entre el Gobierno y don Enrique Meiggs hasta la fecha, y al pago de todas las sumas que se le deban á éste, *por fondo de garantía, certificados no pagados de trabajos hechos, estudios, trenes, etc.*, se aplicarán los que resulten á su cargo por arrendamiento de ferrocarriles y demás cuentas que tiene abiertas. *Si resultase saldo á cargo de Meiggs*, se deducirá del monto que se le adeude para la conclusión de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco; y si el saldo fuera á su favor, se le pagará del mismo modo puntualizado en el artículo anterior.»

Como se vé, Excmo. señor, en esta estipulación se detallaron todos los créditos á favor de Meiggs *que no quedaron cancelados al firmarse la escritura*, y entre ellos no figuraron los que se contienen en el expediente de los S/. 4.502,471 20 que hoy reclama Watson por indemnización de pérdidas que sufrió Meiggs en sus combinaciones de crédito; pero se dirá tal vez que en el *etcétera* del artículo que he copiado, pueden entrar esas reclamaciones. A esto contesto con el mismo contrato firmado por Meiggs en la indicada fecha, que en el artículo 6º de la 3ª propuesta dice:—«Aceptadas por Meiggs las estipulaciones de estos contratos *queda renunciada por dicho Meiggs desde ahora y para siem-*

pre, todas y cualquiera reclamación interpuestas ó que pudieran interponer por pérdidas, daños ó perjuicios causados con la inejecución de los contratos existentes con él ó por cualquiera otra causa ó motivo.»

Si á pesar de esta cancelación que consta de un instrumento público, hubiesen existido funcionarios, gobiernos ó tribunales que acogiesen semejantes reclamaciones; esto serviría solo para apenar el ánimo y dar una triste idea de los funcionarios á que alude don Juan L. Torndike; pero afortunadamente, repito, que esto no es cierto.

Si la Dirección de Contabilidad no las rechazó, fué sin duda porque no era esa oficina á quien correspondía rechazarlas ni sancionarlas; y el informe del entonces Director don José Quiñones, se limita á opinar respecto de una transacción propuesta, llamando al mismo tiempo la atención del Gobierno, respecto de los dos artículos que acabo de copiar; lo que, en la esfera de las facultades de una simple Dirección, importa, más bién que aceptar, el rechazo implícito de aquellas reclamaciones.

Cuando en 15 de Junio del 77, se propuso esa transacción por S/ 2.300,000 en billetes depreciables, incluyéndose no solo los S/ 4.502,471 20, sino otra partida de S/ 971,622 55, se pidió informe al doctor don Francisco Rosas, quien lo emitió diciendo que, como Ministro de Gobierno, no había tenido conocimiento alguno oficial del reclamo en cuestión, y no fué aceptada tal transacción.

Finalmente, es inexacto también, que el Tribunal Mayor de Cuentas haya considerado justa esta partida: lo que ha hecho es simplemente inhibirse en el conocimiento de ella.

Concluyo, pues, Excmo. Señor:

1º Que no ha sido el infrascrito el primero sino el último, á quien ha cabido la honra, en defensa de los intereses del Fisco, de tachar como ilegítimos los cargos que, por el valor de S/ 4.502,471 20 deduce teme-

rariamente contra el Estado don Càrlos Watson en el expediente á que me he referido; y

2º Que esos cargos injustificables desde su origen, y rechazados siempre por todos los Gobiernos que se han sucedido en la República desde el año 1873, fueron renunciados por don Enrique Meiggs en su escrito de 12 de Junio de 1876, y cancelados en la escritura de 3 de Febrero de 1877.

XIII.

El otro expediente que invoca don Juan L. Thorndíke para exhibirse como acreedor del Fisco por varios millones, es el presentado por don Carlos Watson, despues de la sentencia del Tribunal Mayor, haciendo siete cargos que él dice comprobados con escrituras públicas y documentos auténticos, y respecto del que espera una resolución favorable de aquel Tribunal, á quien dice que está sometido. Me bastará dar una lijera idea de esas célebres siete partidas, para que V. E. pueda apreciar su falta de consistencia.

Dos de ellas, las signadas con las letras A y B, se refieren á intereses sobre préstamos que se dice hechos por Meiggs al Gobierno del fondo de garantía; y aun suponiendo que tal préstamo hubiese sido efectivo, del mismo expediente resulta que, realizada por el Ministerio de la ley, la compensación de créditos coexistentes, los intereses de lo que por exceso quedó debiendo Meiggs, y que no han sido considerados en el pliego de alcances, exceden en S/. 434,311, en esta forma:

Cargo: Partida A. El Gobierno á don Enrique Meigg, por intereses al 6 % sobre S/. 2.220,000 desde Junio de 1872 ha ta Mayo de 1878 . .	S/.	792,000
Partida B. Idem idem, sobre soles 46,374 desde Febrero del 77 hasta Mayo del 78.	»	4,078
Suman	S/	796,078

Contra cargo: Don Enrique Meiggs al Gobierno por intereses al 6 % sobre S/. 922 333 33 del saldo á favor del último, desde Mayo de 1878 hasta fin de Diciembre del 86 . . . . S/. 470,389

Por el mismo interes sobre soles 1.333.333 33 préstamo de los billetes de Obras Públicas desde Agosto de 1877 hasta Diciembre de 1886. . . . . . . » 760,000

Suma el contra cargo	S/	1.230,389
Valor del cargo.	»	796,078
Saldo que resulta á favor del Fisco	S/.	434.312

Y no se diga, que los soles 1.333,333 33 cts., no fueron dadas á Meiggs en vía de préstamo, sino en pago de certificados por trabajos hechos al tenor de la resolución de 17 de Agosto del 77, por la que se aplicaron los S/ 4.000,000 restantes al pago de los trabajos por hacer en los ferrocarriles de Marangani, Yuramarca &ª, porque demostrado dejo, que en vez de deberse entonces, ni ahora á Meiggs y sus sucesores cantidad alguna por trabajos hechos, éstos tienen recibido un exceso de más de S/ 13.000.000.

Las partidas marcadas con las letras C, D y F, se refieren á la adquisición de la casa de Sancho Dávila (hoy estación de Desamparados del ferrocarril Trasandino), y de un terreno de un señor Mendivil para la estación del Callao, camprendiendo todas, intereses inclusive, un total de soles 132.337 46; pero según todos los contratos de construcción, el valor de las expropiaciones, corresponde pagarlo al contratista y está comprendido en el precio de las líneas. En cuanto al cargo concreto, que comprenden éstas tres partidas; debo recordar las cláusulas 2ª y 14ª del contrato del de la Oroya, según las que el contratista quedó obligado, de una manera especial, á construir las estaciones de Lima y el Callao, siendo de su cuenta y costo el valor de las expropiaciones; y debo también

hacer presente á V. E., que en vez de estar pagado por los sucesores de Meiggs el valor de las heredades expropiadas, existen actualmente ante el Poder Judicial y ante el Gobierno, reclamaciones pendientes de la expresada señora Sancho Dávila y de don Mariano Felipe Valencia por el valor de más de S/ 100,000 que afectaria al Fisco con acción real si el Gobierno no compeliese á los empresarios á sanear tales responsabilidades.

Estas tres partidas, son, pues, como las dos anteriores. contra producentes, y afectan más bien al reclamante que al Gobierno.

La patrida signada con la letra E. se refiere al depósito de S/ 50,000 que se dice hecho por don Enrique Meiggs en la Caja Fiscal para responder por las expropiaciones practicadas de hecho, sin la prévia indemnización juspresiada que la Constitución exije para disponer de la propiedad particular por causa de utilidad pública; y aunque don Cárlos Watson dijo que estaba comprobada con el certificado del contador señor Elespuru, no es cierto que ese próvido funcionario haya abonado con su firma la verdad de semejante partida. Su certificación se limita al hecho notorio de que hubo un incendio en el que se quemaron algunos pa papeles del Tribunal. Recientemente la Dirección de mi cargo, ha pedido informe respecto de ese depósito á la Tesorería General, en una solicitud del ántes nombrado Valencia, cuyo informe se ha emitido en 21 de los corrientes en estos términos:

«El libro de depósitos que se llevaba en esta oficina, en años anteriores á la ocupación chilena, no existe; por lo que no hay manera alguna de venir en conocimiento si se efectuó ó no el depósito de S/ 50,000 por los coetratistas del ferrocarril de Puno.»

Si don Cárlos Watson ó don Juan L. Thorndike prueban que efectuaron el depósito, y no que se le ha devuelto, y acreditan que han saneado todas las responsabilidades suyas, que con acción real gravan sobre las líneas por el valor de las expropiaciones; no habra in-

conveniente en que se les devuelva, una vez realizadas todas estas condiciones.

La 7ª y última partida que es la signada con la letra G, está redactada así:—«A fletes y pasajes valor de la cuenta aprobada por la Dirección de Contabilidad General y Crédito en 18 de Noviembre de 1879, y mandada pagar por resolución Suprema.»

Como segun lo he demostrado, en la sentencia del Tribunal de 5 de Enero último se mandó abonar, y se ha abonado en el pliego de alcances la suma enorme de soles 1.566,595 72, por fletes y pasajes comprendidos hasta la resolución de 5 de Diciembre del 79; claro es que en ésta cantidad están aquellos que se dice aprobados por la Dirección de Contabilidad en 18 de Marzo del mismo año 79; y no se comprende cómo pueda formularse por ellos un nuevo cargo.

Resulta de lo expuesto:

1º Que de las siete partidas en virtud de las que quieren exhibirse como acréedores, don Cárlos Watson ó don Juan L. Thorndike, por la cantidad de S/ 2.137,426 14, seis de ellas son enteramente imaginarias, y que solo una, valor de S/ 50.000, puede ser de abono cuando se realicen las condiciones que se indica en la conclusión siguiente; y

2º Que para que ésto suceda, es necesario que los sucesores de Meiggs acrediten que consignaron en el depósito de S/ 50.000; que no les ha sido devuelto ni abonado en cuenta; y que han pagado á los particulares, el valor de sus heredades expropiadas para las líneas ó sus estaciones, á fin de que no graven sobre el Fisco esas acciones deducidas, como persecutorias de la cosa.

XIV.

En cuanto á las cuentas de trasportes desde Noviembre del 80 hasta Diciembre del 86, debo recordar á V E., que habiendose encontrado acumuladas y sin examinar estas cuentas de mas de seis años, comprendien-

do mas de 12,000 comprobantes, y en virtud de la que se cobraba mas de ochocientos mil y tantos soles, el Jefe de la Sección del Ramo comenzó por examinar las respectivas á los dos últimos meses del año 80, reduciéndolas á menos de la mitad del valor que por ellas se cobraba, y V. E por Suprema resolución de 14 de Marzo del presente año, se sirvió aprobar la liquidación practicada por aquella Sección, declarando, en consecuencia, que solo son de abono á don Juan L. Thorndike, los trasportes por trenes extraordinarios.

Las razones que V. E. tuvo en cuenta para hacer esta declaración, se expresan en su parte motivada, siendo las principales que, del espíritu y tenor del contrato de 3 de Febrero, resulta claramente estipulado, que sólo son de abono los trasportes en trenes extraordinarios, y no los de trenes ordinarios; porque de lo contrario resultaría el Gobierno, respecto de los pasajes en los ferrocarriles de su propiedad, por los que no se le paga renta alguna, en peores condiciones que, respecto de los ferrocarriles de propiedad particular y de los del Estado dados en arrendamiento.

Cierto es, que pidió Thorndike la reconsideración de este decreto; pero no lo es que á mérito de las razones aducidas por él, V. E. hubiese suspendido sus efectos, porque tales razones se reducen á repetir en diversas formas, que los Gobiernos anteriores le habian pagado tanto los trasportes ordinarios como los extraordinarios; y ésto da mérito para reclamar á nombre del Estado, el reintegro correspondiente por pago indebido; mas no para perpetuar el error ó el abuso cometidos. Por la resolución de 28 de Mayo último, lo que dispuso V. E. fué, que las cuentas á que me refiero, se remitiesen al Tribunal Mayor del Ramo, para que las juzgase con arreglo á las leyes de su institución; suspendiéndose, solamente para este caso, los efectos de la memorada resolución de 14 de Marzo anterior, mientras se depuraban todas esas cuentas; y si se pasaron sin el prévio exámen de la sección del Ramo, fué, como se expresa en el considerando 3º, porque la

acumulación de aquellas, y el escaso personal de ésta, hacían absolutamente imposible examinar los millares de comprobantes acompañados, para verificar el monto total que ellas arrojan.

Entre tanto conste, Excmo. señor, que la resolución de 14 de Marzo que declara que sólo son de abono los trasportes en trenes extraordinarios, no ha sido derogada, sino solamente suspendida, mientras el Tribunal Mayor de Cuentas, bajo su responsabilidad, practica sus operaciones. Ya verá V. E. cual es el fallo de ese Tribunal, del que tanto espera don Juan L. Thorndike.

XV.

Después de lo que próximamente dejo expuesto, no alcanzo á comprender, Excmo. señor, de donde pueda provenir ese saldo de varios millones que dice Thorndike, no dejará nunca de resultar á favor de él, «cuando se agreguen á la cuenta ya juzgada, (que arroja saldo de cerca de S/. 2.000,000 á favor del Fisco,) las que se juzgan actualmente, sean cuales fueren los reparos que se pongan.»

Yo que he sido severo en tachar todos los cargos que considero ilegítimamente deducidos contra el Fisco,no seré el último en reconocer y proclamar los derechos que realmente tenga el señor Thorndike, ó cualcualquiera que reclame con justicia. Inspirarme en ésta, es mi deseo, sobre todo, mientras deba á la confianza de V. E. el puesto que desempeño; no solo porque esto exige el deber, sino también, porque al decoro del Supremo Gobierno, y á la honra y crédito del país, conviene que se dé siempre á cada uno lo que es suyo.

Bajo estas inspiraciones. después de haber demostrado lo imaginario que son todos los cargos deducidos hasta aquí por los sucesores de Meiggs en contra del Fisco, paso á concretar los que á mi juicio corresponden al Estado, en contra de los contratistas, indicando separadamente los que considero incontrovertibles, y

que, por lo mismo, no pueden ser objeto de transacción, ni de sometimiento al poder judicial; y los que necesiten comprobarse, ó tengan un carácter contencioso.

Pero antes conviene que haga á V. E. algunas indicaciones indispensables para que no se crea que hay contradicción entre lo que llevo expuesto, y lo que paso á exponer; y á fin de aproximarme al término de este trabajo, ya demasiado extenso por la naturaleza de las cuestiones de palpitante actualidad que en él se tratan: son las siguientes:

1ª Explicando el cuadro estadístico que registran los «Anales de obras públicas» y á que me referí al hablar á V. E. en 12 de Octubre último, he demostrado que el valor promedio de cada kilómetro de los ferrocarriles del Estado, en general, es de S/ 64,927 68 y que comparando el valor de todos los kilómetros construidos, con el pagado por ellos, resulta que el Gobierno ha pagado un exceso de S/ 13.184,109 22 por los ferrocarriles de propiedad fiscal; pero como no todos fueron contratados con Meiggs ni son materia de la presente discusión, he tenido que hacer un nuevo cálculo, comprendiendo sólo los de Pacasmayo, Chimbote, Callao á la Oroya, Mollendo á Arequipa, Arequipa á Puno y Juliaca al Cuzco; y de ellos resulta que el Gobierno contrató todas estas líneas, con una longitud de 1490 kilómetros, por la cantidad de S/ 112.597,001 54; que se construyó, (lo existente y lo destruido,) 1056 kilómetros; y que se ha pagado por ellos S/ 93.169,414 72 cts. Dividiendo el total valor de los contratos, por el total de los kilómetros contratados, resulta como precio medio de cada kilómetro contratado por Meiggs S/ 75,568 45. siendo por consiguiente S/79.800,283 20, el valor de los 1056 kilómetros construidos; y como se ha pagado por ellos S/ 93.169,414 72 cts. resulta un saldo en contra de los sucesores de Meiggs, ascendente á S/ 13.369,131 52.

La diferencia entre 75,568 45, precio medio de cada kilómetro contratado con Meiggs, y S/ 64,927 68,

precio medío también de todos los ferrocarriles de propiedad fiscal; se explica por la circunstancia, de que en los contratos de construcción celebrados con Meiggs, los precios estipulados fueron mas caros que en los demás.

2ª El saldo de S/ 922,333 35 que arroja el pliego de alcances formado de acuerdo con la sentencia del Tribunal, no es la única *cantidad líquida y exigible*, cuyo cobro debe hacerse efectivo por la vía de apremio y pago; sinó también la partida de S/ 2.246,374 que figura en el «Haber» de dicho pliego, como monto del fondo de garantía; pués aunque esta suma sea de legítimo abono á Meiggs no ha llegado el caso de deducirla, sino que debe, según los contratos de construcción, quedar empozada, (aumentándose hasta completar el 10 °/ₒ de dicho fondo de garantía,) en la Tesorería General, hasta que hayan trascurrido los tres años que seguirán al día en que se verifique la entrega de las líneas, ganando entre tanto, el interés pactado; por manera que, está en el día expedita la acción coactiva del Gobierno para obligar á los sucesores de Meiggs, á que empocen en la Tesorería General, según el fallo ejecutoriado del Tribunal Mayor de Cuentas, por lo ménos, la cantidad de S/ 3.168,707 35, sin perjuicio de que este reintegro se aumente, por distinta vía de la coactiva, con los S/ 990,000 mandados rebajar, por la resolución de 14 de Marzo último; y con los intereses correspondientes á esta suma y á la del saldo inscrito en el pliego de alcances; y

3º Finalmente, que en cuanto á los nuevos contratos que pudieran celebrarse, sobre prolongación de la línea de Santa Rosa al Cuzco, no tiene V. E. para que considerar los S/ 18.120,492 87 que en la cuenta general de ferrocarriles, formada en el Tribunal Mayor, se presenta como saldo que habrá que abonar al contratista cuando términe todos los ferrocarriles; porque la cláusula 4ª del contrato de construcción del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, literalmente dice: «El empresario se obliga á *adoptar é introducir en la construc-*

ción de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de *puentes, viaductos, cambios de vías y trazos* disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del Ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; *siendo entendido que, si de dichas alteraciones resultare ahorros ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada*, ántes de dar principio á la alteración, por dos Ingenieros, uno de los cuales nombrará la Empresa, *se descontará ó se abonará proporcionalmente* al empresario, sobre la suma fijada en la cláusula 20 como precio total del ferrocarril (L. F. C. de P. página 716 tomo 1º).

Ya he manifestado á V. E. que en el día pueden hacerse ferrocarriles de acero por la cuarta parte de los precios contratados con Meiggs en 2 de Diciembre de 1871; y de la cláusula que acabo de copiar consta que estas rebajas aprovecharán al Fisco; pues no se trata de contratos aleatorios, como erradamente lo supone el señor Thorndike en su exposición.

XVI.

Prévias estas indicaciones puedo presentar á VE., si no con rigurosa exactitud, (que esta resultará de trabajos detallados y hechos por las oficinas que corresponde); con muchísima aproximación, como cargos concretos y perfectamente averiguados, deducibles por el Estado, en contra de los sucesores de Meiggs, entre otros que aun no ha llegado la oportunidad de discutir, los siguientes:

1º Por el saldo ejecutoriado, segun la sentencia de 5 de Enero del presente año . . . S/ 922,333 35

2º Por las partidas indebidamente consideradas, que correspondien-

A la vuelta . . S/ 922,333 35

De la vuelta . .	S/	922,333 35
do á los trabajos de construcción, figuran entre los de explotación durante los 16 meses de la administración fiscal en manos de Meiggs, y mandados rebajar, por resolución suprema de 14 de Marzo último, segun los artículos 8º de la sentencia de 1ª instancia, y 2º de la de 2ª instancia	»	990,000 00
3º Por intereses sobre las dos sumas anteriores, desde 1º de Mayo del 77 hasta 1º del presente Noviembre	»	1.090.030 00
4º Exceso pagado á Meiggs y sus sucesores sobre el valor promedio de los 1,056 kilómetros construidos, segun demostración anteriormente consignada.	»	13.369,131 52
Suma de los cargos concretos y comprobados, sobre los que no cabe transacción ni sometimiento al poder judicial.	S/	16.371,494 87

No sucede lo mismo con los siguientes, respecto de lós que, aunque es indudable el derecho del Estado, ó tienen un carácter más ó menos litigioso, ó el cálculo de su monto no puede hacerse sino con menos aproximación que los anteriores.

Abono indebidamente hecho por los gastos de conservación y administración de los ferrocarriles, durante los 16 meses que precedieron al contrato de 3 de Febrero del 77, puesto que don Juan L. Thorndike ha confesado en su escrito de 8 de los corrientes que se hizo figurar esa partida porque le convenía presentar dicha administración como un verdadero sacrificio para él, y como una carga para el Estado, á fin de conseguir que se le entregaran (los ferrocarriles) sin resistencia; deducidos los S/. 990,000 mandados rebajar

por resolución de 14 de Marzo último, y considerados en el cómputo precedente . . . . S/. 1.522,429 45

Rebajas que resultan del exámen de la línea de Juliaca á Marangani, practicado por el ingeniero Walkuski según su informe de 6 de Marzo del 78, de acuerdo con los cálculos del ingeniero don Manuel A. Viñas en su informe de 8 de Noviembre del 73, comprendiéndose las obras que, sin haberse ejecutado, fueron cobradas por la Empresa y abonadas por el Gobierno, (en cifras redondas) . . . . » 4.000,000 00

Daños y perjuicios abonables al Gobierno por los sucesores de Meiggs, conforme al artículo 9º del decreto de 17 de Agosto de 1877 por no haber concluído las secciones de Marangani y Yuramarca dentro de los plazos estipulados, y haber dado á los fondos que con destino á esas obras proporcionó el Gobierno, distinta aplicación, de la *única que les estaba asignada*, lo cual ha ocasionado que los ferrocarriles permanezcan hasta hoy en poder de los contratistas, sin producir nada al Tesoro Público, calculándose los frutos dejados de percibir al interés legal sobre los S/ 93.169,414 72, pagados al mismo Meiggs por los ferrocarriles, en 8 años, de 17 de Agosto del 79, á igual día del presente año . . . . » 44.721,319 06

Suman estos cargos litijiosos . . S/ 50.243,748 51

Es probable además, que al reconocer y recibir las líneas de Mollendo á Arequipa y de Arequipa á Puno resulte en ellas algo semejante á lo que encontraron en la de Juliaca á Santa Rosa, los ingenieros Viñas y Walkuski; pero sería aventurado apreciar desde ahora el valor de esos cargos probables por cifras determinadas.

Resulta de aquí, Excmo. Señor:

1º Que los sucesores de don Enrique Meiggs, en vez de acreedores del Fisco por millones de soles, «cualesquiera que sean los reparos que se pongan á sus cuentas, son evidentemente deudores del Estado por la cantidad liquida de S/ 16.371,494 87, sobre los que no cabe litijio ni transacción, pudiendo en el día, compelérseles, *por la vía de apremio y pago*, á que reintegren en la Tesorería General, la suma de S/ 3.168,707 35; y

2º Que fuera de esta suma incontrovertible, existen, desde luego, aunque con el carácter de litijiosos, contra los mismos sucesores de Meiggs, otros cargos que representan la cantidad de S/. 50.243,748 51, sin contar los cargos que resulten, al recibir las líneas bajo de inventario, por inejecución de las condiciones de los contratos de construcción; pudiendo V. E. acordar una transacción equitativa, sobre los millones de esta segunda conclusión; ó, en su defecto, remitir el asunto á la decisión del Poder Judicial.

XVII.

Por no ofender la ilustración de V. E., don Juan L. Thorndike, no ha intentado siquiera refutar los argumentos legales que consigné en mi Exposición de Octubre último, limitándose á insinuar su incredulidad respecto de la doctrina legal sentada por mí de que al contrato *innominado unilateral y sui géneris* de la cláusula 4ª de la escritura de 3 de Febrero, podrían aplicarse las leyes que rigen sobre el mandato. Quedó. por lo tanto, en todo su vigor, cuanto á este respecto

dije en mi citada exposición; y para desvanecer las dudas del contratista en cuanto aquella doctrina legal, me bastará reproducir la de una autoridad irrecusable para él: la del autor del Diccionario de nuestra legislación.

El doctor don Francisco García Calderón, define la *administración* en estos términos: —«La dirección, gobierno y cuidado que uno tiene à su cargo *de los bienes de agena pertenencia*, ó de las cosas comunes al administrador y á sus copartícipes,»—Y luégo clasificándola agrega:—«La administración se divide en legal y voluntaria: es legal, cuando se confiere por disposición de la ley; y voluntaria, cuando nace del consentimiento de las partes. La voluntaria, si emana del consentimiento del administrador y del dueño de los bienes, *constituye un mandato; y se arregla á lo que, con respecto á este contrato disponen las leyes.* Si se funda solo en el consentimiento de una de las partes, se forma un cuasi contrato llamado, gestión de negocios.»

Por lo demás, la preciosa declaración hecha por don Juán L. Thorndike de que, aunque la «tenencia de los ferrocarriles no era un negocio ruinoso, como le convino presentarlo á Meiggs; se pactó la administración, bajo el concepto de constituir un *gravámen*, y no un *derecho* para el contratista, suprime toda discución sobre este punto.

XVIII.

Por conclusión, señor Excmo., solo debo manifestar á VE. que, tanto en esta, como en mi anterior Exposición, me he propuesto demostrar, junto con el buen derecho del Estado para recuperar sus ferrocarriles y hacer ingresar al Tesoro público los productos de ellos; que el realizarlo está en las facultades propias del Supremo poder Ejecutivo, á mérito de las leyes preexistentes. VE. dirá si he logrado mi objeto.

En 12 de Octubre último pedí que VE. pronunciase una sola palabra, que fijara el momento desde el

cual los productos de aquellos ferrocarriles, pertenecerían al Tesoro público, dejando para ocasión inmediata, todas las demás cuestiones de ejecución y de detalle. En este trabajo he querido presentar á VE. los principales elementos que, á mi juicio, ha podido necesítar el Supremo Gobierno, para resolver con acierto esas cuestiones.

VE. se ha dignado pronunciar aquella palabra al decretar el cumplimiento de la resolución legislativa de 25 de Octubre último; y el principal de los fines está satisfecho. Desde el 14 del actual, los productos de los ferrocarriles del Sur corresponden al Fisco.

Lima, Noviembre 25 de 1887.

Excmo. Señor.

ENRIQUE CARAVEDO.

El Director General del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas, al Señor Ministro del Ramo.

Señor Ministro:

"El Nacional" de ayer registra una nota dirijida al Sr. Ministro de Hacienda por el Sr Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas; nota cuyo objeto es, segun su autor, desmentir las imputaciones calumniosas que contra los actos del mencionado Tribunal pudiera contener la segunda Exposición sobre los ferrocarriles del Sur, elevada por el que suscribe en 25 de Noviembre anterior, al alto conocimiento de S. E. el Presidente de la República.

Antes de entrar en materia, US. se dignará permitirme que llame su atención hacia los términos inusitados de aquella nota al pretender calificar la naturaleza é importancia de un documento que no es del dominio público, y que por lo tanto, no lo conoce el funcionario oficiante, y que esta Dirección General no ha podido dar á luz, en cumplimiento de lo mandado en la Suprema resolución de 10 de Mayo del corriente año, que prohibe publicar los dictámenes ó informes dirijidos por un funcionario ó autoridad al superior gerárquico, « sin que préviamente se haya obtenido contestación ó la resolución sobre la materia de que se trate, segun sea el caso.»

El respeto que debo al Supremo Gobierno y el de·

coro inseparable del puesto que desempeño, me vedan usar las mismas frases y los mismos conceptos que ha empleado el Sr. Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas en su nota de ayer.

Desde mi primera Exposición tuve el íntimo convencimiento de que, cuando fuera conocida, se formaría en torno mio, una atmósfera de odios mal reprimidos y de animosidades peor disimuladas en el seno de ciertas individualidades, que jamás perdonarán al que trabaje animosamente por que el Estado reivindique sus derechos, sin que por esto se desconozcan los que legitimamente tengan los que contrataron con él. Y ésta decisión, Sr. Ministro, se arraigó mas en mi ánimo, al considerar los elevados propósitos de S. E. el Presidente, cuyos constantes esfuerzos en favor de los intereses nacionales, me constan dia á dia, y al pensar que un deber austero me ponía fatalmente en el caso de historiar los hechos y de revelar la verdad sin consideración alguna á personas sean éstas quienes fueren.

Entónces hablé del origen de algunos pretendidos derechos de los sucesores de don Enrique Meiggs, y recordé tambien el origen de ciertos saldos que los indicados sucesores reclaman del Fisco; y con fecha 25 del próximo pasado dije á US. al poner en sus manos mi segunda Exposición, que S. E. al leerla, *tendría la penosa evidencia de que altos empleados públicos, olvidando sus deberes, desconociendo el texto de los contratos celebrados con don Enrique Meiggs, y violando las leyes han deducido esos saldos por millones contra el fisco y establecido aquellos derechos.*

Hoy, señor Ministro, mantengo la acusación con la energía del más profundo convencimiento; acusación robustecida, sin que fuera necesario, con el mérito de uno de los párrafos de la nota del señor Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas: no necesito comentar ese párrafo; en él se denuncia una série de procedimientos que el Supremo Gobierno sabrá calificar en su oportunidad.

Entre tanto, la única autoridad llamada á ordenar

que se publique mi nueva Exposición es US.; si yo lo hiciera, incurriría en una responsabilidad de la que quiero estar esento.

Me he visto en el caso de llamar una vez más la respetable atención de US. urgido por los términos é intención que entraña la memorada nota del Tribunal Mayor de Cuentas; y al concluír, quiero dejar constancia de la manera màs neta, de que no rehuso la responsabilidad que pueda caberme por la acusación que tengo formulada; y que muy al contrario, anhelo vivamente que se haga toda la luz posible, para que el Perú entero conozca en esta época de angustias é infortunios, quienes son los que sirvieron sus intereses con lealtad y honradez inquebrantable.

Lima, Diciembre 10 de 1887.

Señor Ministro.

ENRIQUE CARAVEDO.

DICTAMEN

De la Comisión de la H. Cámara de Diputados cuyos conceptos deben estimarse como los motivos de la resolucion Legislativa de 14 Noviembre de 1887.

Señor:

La Comisión especial, nombrada por esta Honorable Cámara, para el estudio y exámen de todos los documentos que tengan relación con la petición hecha el 12 del actual por 45 señores Representantes, la que deberá formular, como conclusiones los proyectos respectivos, para ser sometidos á la consideración de esta Cámara, ha comenzado su dificilísima tarea por el exámen de todo lo referente á los ferrocarriles del Sur.

Cierto es que el Supremo Gobierno no ha remitido á esta H. Cámara, todos los documentos enumerados en dicha petición de 12 del presente; pero como los pocos que ha remitido y los que se han recojido de las diversas Comisiones son bastantes para formar, del estado de aquellos ferrocarriles, una idea exacta, vuestra comisión procede, desde luego, á entrar en el exámen del asunto.

Contratados los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa, de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco; el primero de ellos fué oportunamente concluido, pero no entregado en forma al Gobierno. Respecto de él no es oportuno hacer indicación alguna; los otros dos debieron sujetarse á las bases y especificaciones que constan

de las respectivas escrituras, y aun no han sido concluidos, ni por consiguiente entregados al Gobierno. Sin embargo, cuando llegó el día de que, Gobierno y Empresario, no pudieron marchar acordes á causa de que faltó fondos al primero y de que el Empresario tampoco cumplió con todas sus obligaciones, resultaron, de esta situación, reclamos mútuos, á consecuencia de los cuales hizo don Enrique Meiggs tres propuestas modificatorias de los primitivos contratos, las cuales fueron aceptadas por Decreto Supremo de 12 de Enero de 1877 y elevadas á escritura pública el 12 de Febrero del mismo año. (1) Estas propuestas fueron las que señalaron definitivamente las condiciones para la conclusión de los mencionados ferrocarriles, imponiendo, en cambio, á don Enrique Meiggs, la obligación de conservar y administrar los ferrocarriles mencionados y otros más, sin gravámen alguno para el Estado; y ellas fueron también las que unieron con vínculos estrechos otros ferrocarriles contratados separadamente, formando de todos un solo cuerpo; en el cual entraban el de la Oroya, superabundantemente pagado, los de Chimbote y el Cuzco, en construcción, el de Arequipa á Puno también inconcluso y el de Pacasmayo. Descúbrese en esto, el desórden introducido en asuntos que cada uno era claro por sí solo; pues el Ejecutivo hizo por medio de la aceptación de las propuestas mencionadas, una verdadera confusión de contratos distintos, lo que ha facilitado al Empresario el no rendir cuentas exactas ni cumplir sus pactos primitivos.

La primera propuesta se refería á la conclusión del ferrocarril del Callao á la Oroya y de su prolongación al Cerro de Pasco, asunto del cual nos ocuparemos en dictámen separado.

La segunda propuesta tenía por objeto la conclusión del ferrocarril de Chimbote á Yuramarca (de que tam-

(1) En esta parte, hay una equivocacion de fechas. La escritura es de fecha 3 de Febrero del 77 y la constituyen, las supremas resoluciones de 12 y 24 de Enero del mismo año, insertadas en ella y en otro lugar de esta compilación.

bién nos ocuparemos) y del de Juliaca á Marangani, en el término de *diez y ocho meses*, entregando el Gobierno al empresario S/ 3.917,451 65 ct. En el decreto Supremo de su aceptación de 12 de Enero de 1877 se incluyó, como compensación para el Estado, de las concesiones que hizo Meiggs, el siguiente artículo 4º.

«Desde el momento que se firme el presente contrato, correrá de cuenta de don Enrique Meiggs la *conservación y administración* de los ferrocarriles de Pacasmayo á la Magdalena, de Chimbote hasta Yuramarca y de Mollendo, Puno y Cuzco, sin gravámen alguno del Tesoro Público, y conservando en estos ferrocarriles los trenes necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga.»

El contenido de este artículo, prueba que su objeto fué libertar al Fisco de todo gravámen: el expresado Meiggs había hecho comprender al Gobierno que esos ferrocarriles nada producían y que, el conservarlos y administrarlos, le costaría á él sumas inmensas. Bajo este falso supuesto, el Gobierno hizo cuanto le fué posible para librar al Fisco de ese gravámen, que don Enrique Meiggs no aceptó, sino cuando el Gobierno había accedido á todas sus pretenciones. Si el Poder Ejecutivo hubiese procedido á hacer examinar cuidadosamente las cuentas que de la conservación y administración de los ferrocarriles le presentó Meiggs por un *período de 16 meses* atribuyéndose un saldo favorable de *S/ 2.512,429* se hubiera apercibido de que las partidas de gastos de esas cuentas eran fabulosamente exageradas y hubiese notado que se hacía esto, para disuadir al Gobierno de continuar en la administración por cuenta propia y obligarlo á que los entregase á Meiggs de la manera que lo hizo. Así pues queda establecido que la mente de la cláusula sobre administración y conservación, no fué dar un provecho al contratista sino imponerle una condición que podía en algún caso serle gravosa, pero en ninguno

favorable. Con esta calidad fué aceptada dicha cláusula por Meiggs.

La 3ª propuesta fué para concluir los ferrocarriles de Chimbote á Recuay y de Juliaca al Cuzco. Las condiciones principales con que fué aceptada, consistieron en dos puntos: 1º en que el Gobierno se obligaba á levantar un empréstito de 7.000,000 de £. para pagar los certificados salitreros y que el resto se aplicase á estos ferrocarriles, siendo entendido que si el Gobierno no podia levantar el empréstito en el término de *un año*, se le daría á Meiggs la facultad de levantarlo durante otro año; y 2º en que, si el empréstito no se levantase, ó si levantado no quedase fondo alguno para los ferrocarriles, el Gobierno, tanto para el objeto de construir dichas obras, cuanto para pagar el saldo pendiente á favor de Meiggs, arbitraria otros recursos; *pero esto no tendría lugar, sino cuando estuviese concluido el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco.*

Por cláusula accesoria se entregaba nuevamente á Meiggs la administración y conservación de los ferrocarriles, sin gravámen alguno para el Estado, con gravámen posible para Meiggs; pero en ningún caso, en provecho de éste, y todo hasta que concluyesen los de Recuay y el Cuzco. Así pues, la abreviación de este plazo significaria en todo caso un favor á los herederos de don Enrique Meiggs y en ninguno un mal de que pudieran reclamar.

Posteriormente se presentó una cuarta propuesta que aceptó el Gobierno el 17 de Agosto de 1877 y cuyo origen fué como sigue: Meiggs solicitó del Gobierno que se le pagase una cuenta pendiente por certificados no abonados; el Gobierno mandó liquidar la cuenta por la sección de Contabilidad y Crédito, y esta sacó un saldo á favor del contratista, de S/ 4.991,193; entonces el Ejecutivo expidió el 21 de Enero del mismo año, un decreto cuya parte dispositiva es la siguiente: «se dispone: que por cuenta de esta suma y *sin perjuicio*

de expedir respecto de esa liquidación la correspondiente resolución, se entregue á don Enrique Meiggs *cuatro millones de soles* en bonos especiales al tipo de 75 por ciento.»

En virtud de este decreto, se le entregaron á Meiggs los certificados provisionales que al tipo de 75 por ciento equivaliesen á los cuatro millones efectivos, y resultaron ser de un valor nominal de S/ 5.333,333 33.

La Compañía de Obras Públicas y Fomento de la cual Meiggs era presidente, había emitido en esa época, sin autorización alguna, la cantidad de S/ 1.030,000 en billetes que, poco tiempo después de su emisión, fueron repudiados por el comercio. Para salvar esta situación aflictiva de esa Compañía, Meiggs hizo al Gobierno una nueva propuesta, en que dijo lo siguiente: «Como todo lo que hay que invertir en las obras públicas, que están en ventajosa construcción, son *cinco millones trescientos mil soles*, propongo hacer una emisión que salve los compromisos de todos y que proporcione al Supremo Gobierno, los más ventajosos resultados.» Los términos son los siguientes: El que suscribe devolverá al Supremo Gobierno, los S/ 5.333,333 33 que recibió en bonos especiales para *los trabajos de los ferrocarriles de Chimbote hasta Yuramarca, el del Cuzco á Maranganí y el de la Oroya al Cerro de Pasco, así como por los trabajos del Socavón y mineral del citado cerro*, y el Supremo Gobierno autorizará al que suscribe, para que por la Compañía de Obras Públicas y Fomento «se emitan en billetes al portador, los referidos S/ 5.333,333 33, á fin de reparar la depreciación de los bonos.»

El Gobierno aceptó la anterior propuesta, por decreto de 17 de Agosto de 1877, mandando que se hiciera la emisión de los billetes y que se devolviesen los bonos equivalentes. Se dijo, además, en el artículo 9º: « proporcionándose asi el medio de impulsar las obras de los ferrocarriles contratados por don Enrique Meiggs; pues esta es *la única aplicación que dará* á los billetes

que emite; el Gobierno vigilará la activa prosecución de los trabajos hasta su conclusión, dictando al efecto las disposiciones convenientes y quedando Meiggs responsable de los daños y perjuicios que pudiese sufrir el Estado por la inejecución de estas obras.»

Como se vé, este nuevo decreto, modificó el recaido en la segunda propuesta: 1º porque, segun él; la emisión de los S/. 5.333,333 33, debía aplicarse exclusivamente á la conclusión de las obras enumeradas, que no requerian, conforme á la exposición del mismo Meiggs, sino una suma de S/. 5.300,000; y 2º porque hizo responsable al contratista de los daños y perjuicios que pudiese sufrir el Estado con la inejecución de las obras. Meiggs aceptó además este decreto, porque salvaba de una situación dificil á la Compañía de Obras Públicas y Fomento, de que era Presidente, porque, autorizar la emisión era lo mismo para Meiggs que recibir efectivos los S/. 5.333,333 33, desde que, con anticipación, tenía los billetes en su caja. Es sin duda, por estas causas que el Empresario consintió en que se le señalara claramente la aplicación que debiera dar á la suma emitida y que, además, se le hiciera responsable por los daños y perjuicios.

Va á permitirse vuestra Comisión, entrar en algunas consideraciones, con motivo de los antecedentes indicados.

La condición esencial de la segunda propuesta, era la conclusión de las vías férreas de Chimbote hasta Yuramarca y de Juliaca hasta Marangani, por el precio de S/. 3.917,451 en el plazo de *18 meses*. Esta suma y la manera como debia ser entregada, se reemplazó, por medio del decreto de 17 de Agosto de 1877, á petición del mismo Meiggs, con la de S/. 5.333,333 33 en billetes al portador; de cuyo hecho se deduce que Meiggs recibió, á su entera satisfacción, la cantidad precisa para concluir todos los ferrocarriles, incluso el del Callao hasta la Oroya y Cerro de Pasco. Resulta además que el contratista se obligó á pagar los daños y perjuicios

que sufriese el Estado por la inejecución de las obras, y que aceptó en calidad de gravámen, la obligación de conservarlas y administrarlas.

Los hechos vinieron á demostrar bién pronto que el Empresario se había propuesto faltar á todos los deberes que contrajo cuando el Gobierno le concedió la facultad de emitir los S/ 5.333,333 33; pués no solo dió á esta suma una aplicación distinta de la que estaba pactada, sino que no dió siquiera principio á la continuación de los trabajos. Probado queda, pués, que habiéndo cumplido el Gobierno por su parte, aquello á que se comprometió, y faltando Meiggs á todas y á cada una de las obligaciones que aceptó, quedó éste incurso, y por él lo están ahora sus sucesores, en la responsabilidad de los daños y perjuicios causados por la inejecución de las obras.

Pudiera decirse tal vez por los defensores de los derechos de Meiggs, que la tercera propuesta tenía como condición esencial la emisión del empréstito de £ 7.000,000 que en parte se aplicaría á la conclusión de los ferrocarriles, cuyo hecho no tuvo lugar. Esta observación puede destruirse fácilmente; porque ni el Gobierno ni Meiggs en su caso pudieron levantar ese empréstito; y porque la misma propuesta contiene la siguiente condición: «Si no se levantase el empréstito, el Gobierno arbitrará otros recursos; pero esto no tendrá lugar sino cuando esté concluido el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco.» Ahora bien; este ferrocarril no ha sido iniciado siquiera; luego desapareció la promesa del Gobierno para arbitrar otros recursos, no quedando subsistente, sino la responsabilidad del Empresario por la inejecución del ferrocarril de la Oroya.

Lo expuesto hasta aquí por vuestra Comisión especial, deja evidentemente probados los siguientes puntos.

1º Que el título, en virtud del cual tienen en sus manos los ferrocarriles del Sur los representantes y su-

cesores de don Enrique Meiggs, no es otro que el de *conservadores y administradores* en representación del Estado que es el dueño de ellos;

2º Que en los términos con los cuales don Enrique Meiggs indicó en su solicitud que se prestaría á conservar y administrar esos ferrocarriles, y los empleados en los decretos supremos respectivos, manifiestan, á no dudarlo, que fué una obligación impuesta á Meiggs para soportar los gravámenes; pero no un derecho que se le concedió en utilidad propia.

3º Que los sucesores y representantes de Meiggs no tienen derecho en caso alguno, para hacer reclamos contra el Gobierno del Perú cuando este resuelva libertarlos del gravámen.

4º Que en su calidad de administradores, los sucesores y representantes de don Enrique Meiggs tienen el extricto deber de rendir cuentas al dueño de la cosa administrada, que en el presente caso lo es el Supremo Gobierno, de la mencionada administración, por todo el tiempo que ha corrido á su cargo;

5º Que si algunos derechos creen tener los representantes y sucesores de don Enrique Meiggs, por la manera como ejecutaron las obras de los ferrocarriles mencionados, pueden hacer uso de ellos ante los Tribunales respectivos conforme á lo expresamente convenido en los contratos de la materia; y

6º Que existiendo evidentemente sérias reclamaciones que hacer por el Fisco contra los representantes y sucesores de Meiggs, por la manera como faltó á las obligaciones contraidas en los primitivos contratos, y muy esencialmente por la responsabilidad de daños y perjuicios qne él mismo se impuso al aceptar el Supremo decreto de 17 de Agosto de 1877; los fiscales de la Nación están en el imprescindible deber de iniciar al intento las acciones respectivas.

La exposición histórica que ligeramente hacemos en este dictámen y muy especialmente las seis conclusio-

nes ántes enumeradas, que pueden servir de considerandos, han influido en el ánimo de vuestra Comisión para presentaros el siguiente proyecto de resolución legislativa.

El Congreso de la República, etc.:

Habiendo tomado en consideración todos los antecedentes relativos á los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa, Puno y Cuzco.

Ha resuelto:

Art. 1º Se declara fenecida la administración de los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa, de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, que por consecuencia del decreto supremo de 12 de Enero de 1877, aceptó como un gravámen don Enrique Meiggs, prévia una solicitud suya en que formulaba exigencias que le fueron concedidas; administración qus despues han continuado sus representantes y sucesores.

Art.. 2º El Ejecutivo procederá inmediatamente á establecer una administración directa de los espresados ferrocarriles, recibiéndolos, prévio inventario valorizado del material fijo y rodante, estaciones, casas y demás existencias.

Art. 3º El Poder Ejecutivo mandará hacer los estudios indispensables para que en el término de seis meses convoque á licitación para el arrendamiento de los indicados ferrocarriles por cierto número de años, exigiendo como condición indispensable la continuación de ellos.

Art. 4º El Poder Ejecutivo procederá igualmente á exigir de las personas que han administrado dichos ferrocarrilcs una cuenta detallada y comprobada de su administración hasta la fecha.

Art. 5º Los fiscales de la Nación iniciarán las acciones convenientes ante los tribunales respectivos para exigir de los representantes y sucesores de don Enrique Meiggs las responsabilidades que voluntariamente

contrajo y las que sean consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones.

. Art. 6º El Poder Ejecutivo dará cuenta á la próxima Legislatura de todos los actos que practique para dar cumplimiento á esta resolución, y los contratos que celebre necesitarán la aprobación del Congreso para su validez.

Dese cuenta, Sala de la Comisión.—Lima, Setiembre 26 de 1887.

J. M. Quimper.—Federico Herrera—Juan Julio del Castillo.

RESOLUCION LEGISLATIVA

Declarando fenecida la administración Thorndike.

Lima, Octubre 25 de 1887.

Excmo. Señor:

El Congreso, considerando que es necesario poner término á la administración gratuita de los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa, Puno y Cuzco, concedida por decreto de 12 de Enero de 1877 á don Enrique Meiggs, y aceptada por este con tal que no fuese de larga duración, ha resuelto:

Art. 1º Se declara fenecida la administración de los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa, de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, de que se ocupa el decreto de 12 de Enero de 1877, elevado á escritura pública el 3 de Febrero del mismo año.

Art. 2º El Poder Ejecutivo recibirá dichos ferrocarriles, previo inventario valorizado del material fijo y rodante, estaciones, casas y demás existencias.

Art. 3º El Poder Ejecutivo dispondrá lo conveniente para la mejor administración y conservación de esos ferrocarriles, procurando la terminación de ellos con los fondos que pueda obtener de sus arrendamientos, ó con las utilidades líquidas que rinda su explotación.

Art. 4º Los fiscales de la Nación, iniciarán las acciones convenientes ante los Tribunales respectivos para exigir de los representantes y sucesores de don Enrique Meiggs, las responsabilidades que este volun-

tariamente contrajo, y las que sean consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 5º El Poder Ejecutivo dará cuenta á la próxima Legislatura de todos los actos que practique para dar cumplimiento á esta resolución; y los contratos que celebre, necesitarán la aprobación del Congreso para su validéz.

Lo comunicamos á V. E. para su inteligencia y demás fines.

Dios guarde á V. E.—F. ROSAS, Presidente del Senado.—ALEJANDRO ARENAS, Presidente de la Cámara de Diputados.—*José V. Arias*, Secretario del Senado.—*Daniel de los Heros*, Secretario de la Cámara de Diputados.

Al Excmo. Señor Presidente Constitucional de la República.

Lima, Noviembre 14 de 1887.

Cúmplase, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.

DENEGRI.

DECRETO

Nombrando una Comisión Interventora.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que declarada fenecida por ley de 14 de Noviembre del presente año la administración de los ferrocarriles del Sur, que se estableció por decreto del 12 de Enero de 1877, el Gobierno debe proceder á la recepción de ellos.

Que los ferrocarriles se administran actualmente por don Juan L. Thorndike, quien ha asumido los derechos y obligaciones de la testamentaria de don Enrique Meiggs.

Que no habiéndose hecho entrega al Gobierno hasta la fecha, de la línea de Arequipa á Puno, y hallándose inclusa la línea del Cuzco, es necesario determinar el estado, en que se encuentran, con arreglo á los contratos de construcción, para la justa resolución de las cuestiones que puedan resultar de su inejecución;

Decreto:

Art. 1º El Gobierno nombrará dos Ingenieros peritos, que en union de los que designe don Juan L. Thorndike, procedan al exámen facultativo de las obras ejecutadas en las líneas de Arequipa á Puno y de Puno á Cuzco, en virtud de los primitivos contratos de construcción, y á determinar y valorizar las que

no se hubieren realizado conforme á los referidos contratos.

Los mismos peritos inventariarán y valorizarán las estaciones y el material fijo y rodante y demás dependencias de aquellos ferrocarriles y del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, utilizando en lo posible, los trabajos de la comisión nombrada por decreto de 30 de Setiembre del año pasado, que se declara fenecida.

Art. 2º. Miéntras se practican las operaciones expresadas en el artículo anterior, don Juan L. Thorndike administrará los ferrocarriles que tiene hoy á su cargo, con intervención de las personas que el Gobierno designe.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, á los 29 días del mes de Noviembre de 1887.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ANDRÉS A. CÁCERES.

Aurelio Denegri.

DECRETO.

Nombrando personal de la Comisión Interventora

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Qne por decreto de hoy se dispone la intervención del Gobierno en la administración de los ferrocarriles del Sur, el exámen é inventario de la línea de Mollendo á Arequipa y de las obras ejecutadas con arreglo á los contratos de construcción en las líneas de Arequipa á Puno y de Puno á Cuzco, para lo que debe nombrarse el personal necesario;

Decreto:

Art. 1º Nómbranse interventores en la administración de los ferrocarriles del Sur, que tiene hoy á su cargo don Juan L. Thorndike, á los señores don Lautaro Cantuarias, don Francisco de P. Boza y al ingeniero don Ladislao Folkierski, los que en el ejercicio de sus funciones, procederán de acuerdo, bajo la presidencia del primer nombrado.

Art. 2º Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 1º del decreto de ésta misma fecha, que dispone la tazacion é inventarios de los ferrocarriles del Sur, nómbrase peritos del Gobierno al ingeniero Folkierski, miembro de la comisión de interventores, y á don Agustin Espinoza.

Art. 3º Los interventores quedan facultados para

vigilar y cautelar los intereses del Estado en cuanto concierne á aquellos ferrocarriles, y al efecto podran dictar las medidas que crean convenientes y proponer al Gobierno la organización de servícios y de comisiones, y las personas que deban ejecutarlos con los sueldos que convenga fijarles.

Art. 4º Los interventores y los peritos se entenderán directamente con el Gobierno, y éste decidirá los desacuerdos que ocurran entre ellos.

Art. 5º Los sueldos de los interventores y de los peritos serán de trescientos soles al mes, abonándoseles ademas cincuenta soles mensuales para gastos de movilidad; y siendo de cuenta del Gobierno, los pasajes de ida y regreso.

Los fondos para el pago de los emolumentos señalados en este artículo, se entregarán de los productos de los ferrocarriles.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á los veintinueve dias del mes de Noviembre de mil ochocientos ochenta y siete.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ANDRÉS A. CÀCERES.

Aurelio Denegri.

INSTRUCCIONES

A las que se se sujetará la Comisión de Peritos é Interventores de los ferrocarriles del Sur, nombrada por decreto de 29 del próximo pasado Noviembre.

1ª Los sucesores de don Enrique Meiggs derivan sus derechos é ingerencia en la administración de los ferrocarriles de propiedad nacional, de la inejecución de contratos de construcción, por haberse agotado los fondos del Fisco que podian aplicarse á llevarlos á su término. De lo expuesto se deduce, que la propiedad de los ferrocarriles y de sus productos, es exclusivamente del Estado, y también, que en el mejor caso para los sucesores de Meiggs, pueden si resultan acreedores, apenas adquirir título para ser pagados de los productos de las líneas.

2ª La investigación primordial tiene precisamente por objeto, establecer si existe ese título y su punto de partida es, colocar fuera de todo litigio, por asentimiento de los contratantes, lo que exista real y positivamente, como resultado de los contratos que, por no haberse podido cumplir, dieron orígen á la última ley sobre ferrocarriles del Sur. Téngase, pues, presente, que el Peritaje vá á ser un balance de cosas, que ha de transformarse en un balance de dinero, y se requiere tino y prudencia para que los saldos sean demostrados legalmente y se eviten cargos exajerados é injustos, ó juicios en los que la peor parte toca siempre al Fisco, cuya defensa conviene en todo caso preparar con datos incontestables.

3ª Es de la mayor importancia que los Peritos tengan todos los contratos de construcción y sus modificaciones autorizadas, y si es posible los planos que se aprobaron por el Gobierno, -porque todo ha de servirles para apreciar la unidad representada por todas las obras cuyo precio se estipuló, y que es la única base para determinar lo que falta ó lo que resulte en exeso, La constancia formal y escrita de los trabajos que se emprendan es de necesidad absoluta. Las operaciones de Peritaje constarán, pues, en cuadernos foliados, cuya primera página indique el número de fojas que contiene y se inscribirán en forma de actas, suscritas por los peritos del Gobierno y los de Thorndike, haciendo constar el motivo de la falta de cualquiera de estas firmas.

4ª Las discordias no interrumpirán los trabajos, y las que ocurran se les hará constar en la misma forma indicada en la instrucción anterior, dando cuenta al Gobierno para que decida lo conveniente.

5ª las líneas de Puno y Cuzco no han sido concluidas ni entregadas al Gobierno sus secciones en la forma estipulada, y por este motivo es necesario el más escrupuloso exámen técnico para reducir los cargos que puedan resultar en favor ó en contra del Gobierno á la exacta expresión de la verdad. Se entiende que el Peritaje ha de hacerse conforme á los contratos, y teniendo en cuenta las dificultades que mediante á estos puedan haberse vencido.

6ª Aunque el administrador es responsable por lo que tiene en su poder para administrar, los Interventores no deben omitir las medidas que crean convenientes, para la protección de los capitales examinados é inventariados, precaviéndose de los efectos de encubierta oposición.

7ª La primera ocupación de los interventores tiene que ser en seguida, investigar el pormenor real de los gastos de explotación de las líneas, conocer la planta de los empleados y sus sueldos y el objeto, la organización y el costo de cada uno de los servicios que con-

curren al movimiento de aquellas. Simultáneamente interesa analizar las tarifas y los principios que las rigen para dar cuenta si corresponden á la naturaleza del tráfico por cada estación. Es de la mayor importancia que los interventores no comprometan su autoridad, y al efecto reservarán opiniones y propuestas de reforma para consultar la perfección del servicio hasta que adquieran la seguridad que se imponen por el acierto.

8ª Considerando que desde la fecha de la intervención y en realidad desde la de la ley sobre ferrocarriles del Sur, se inicia una liquidación de cuentas con el contratista, y que mientras no se llegue á conocer el saldo, los productos de los ferrocarriles pertenecen íntegros al Fisco, menos los gastos que se estipularán por la administración precaria confiada á Thorndike, por decreto de 12 de Enero de 1877; el Gobierno no desea disponer del sobrante que pueda resultar sino en la parte indispensable para cubrir los gastos que autoriza el decreto respectivo. Además, en cumplimiento expreso de la ley, se acumulará el dinero sobrante de la explotación de las líneas para aplicarlo á su construcción, ó para pagar á Thorndike, si resultase acreedor preferente; el referido sobrante se acumulará en depósito, en poder del mismo Thorndike, bajo recibos especiales de éste, abriendo la cuenta respectiva con el título legal que corresponde.

9ª Tan luego se inicie la intervención, la Contabilidad debe ser enteramente nueva.

10. La presencia ó ausencia de Thorndike ó de sus apoderados legales no retardan ni debilitan en lo menor, la acción de los interventores que representan al Gobierno, de cuya fuerza pueden usar en el desempeño de su comisión, siendo el caso necesario dirigiéndose á los Prefectos de Arequipa, Puno y Cuzco, según sea conveniente. Si de parte de Thorndike ó de sus apoderados, se opusiera resistencia activa ó de mera inercia, ó por medio de evasivas, los interventores harán constar los actos de oposición en presencia de

ellos, ó por ausencia ó abandono, mediante notificaciones escritas, por medio de escribanos, cuando el caso lo requiera, otorgando plazos perentorios; y vencidos éstos, procederán en defensa de los intereses del Fisco, aunque por este camino lleguen los interventores á hacerse cargo absoluto de la administración. En cualquier momento, tanto en el curso del peritaje como de la intervención, puede admitirse la concurrencia del perito ó del representante de Thorndike, para seguir en concierto las operaciones que por su culpa hubiera descuidado hasta entonces; salvo que esto resulte tan opuesto á los intereses del Fisco, que prefieran los interventores consultar el caso al Gobierno. No debe entenderse que la concurrencia que se concede á la parte de Thorndike, en operaciones de las que se hubiera voluntariamente desentendido antes, sea para efecto retroactivo, pues no será lícito volver sobre lo hecho hasta el momento que pida participación Thorndike.

11. Procediendo los interventores en representación del Gobierno, desde que fueron nombrados, deben sin pérdida de tiempo dirigirse por escrito á Thorndike, indicándole la fecha de su salida, para cumplir su comisión, y pidiéndole designe las personas que legalmente lo representen en la administración de los ferrocarriles del Sur, y los peritos que intervendrán en nombre de él. Si en un plazo de cuarenta y ocho horas, no se recibiera contestación escrita, repetirán la comunicación haciendo certificar su entrega por un escribano de hacienda y procederán sin más demora.

12 Los interventores llevarán de secretario, un abogado para que se encargue de la correspondencia, especialmente, en la parte oficial.

13 Por cada vapor los Interventores y los Peritos corresponderán con el Ministro de Gobierno dándole sumaria cuenta de sus actos y contestando las consultas que del Ministerio se le dirijan, y cada mes enviarán estados en modelos iguales de todo el movimiento estadístico en los ferrocarriles y de sus rendimientos.

14 Los Interventores y Peritos y sus Empleados se instalarán en las habitaciones de las Estaciones, se distribuirán el trabajo como lo tengan por conveniente, y se auxiliarán recíprocamente por sus consejos ó por su vigilancia, en defensa de los intereses del Fisco.

15 Quedan facultados los Interventores para hacer gastos extraordinarios en casos urgentes y dar posesión provisional de empleos á los que propongan para servirlos, dando en uno y otro caso inmediatamente cuenta al Gobierno.

Lima, Diciembre 17 de 1887.

AURELIO DENEGRI.

OFICIO

Del Director General, comunicando á Thorndike, lo dispuesto en el artículo 2.° del decreto de 29 de Noviembre de 1887.

Lima, Diciembre 31 de 1887.

Señor don Juan L. Thorndike, cesionario de los derechos de la testamentería de don Enrique Meiggs en los ferrocarriles del Sur.

Por los supremos decretos del 29 de Noviembre último, publicados en todos los diarios de esta capital, se ha nombrado una comisión de Interventores y otra de Ingenieros peritos, para que por cuenta del Fisco, y de acuerdo con los que U. designe, determinen el estado en que se encuentran los ferrocarriles del Sur, cuya construcción se contrató con don Enrique Meiggs.

Las comisiones que he indicado salieron para Mollendo en el vapor del 27 del presente, y el Gobierno espera, que U. les facilitará el lleno de su cometido, que tiene por objeto deslindar los derechos de U. y los del Estado.

La interrupción de los trabajos de construcción contratados, hacen necesarias nuevas disposiciones en acatamiento de la ley, sin que ellas importen el desconocimiento de los derechos que puedan corresponder á U. que queda encargado de la administración de las líneas; lo que comunico á U. por órden del Sr. Ministro.

Dios guarde á U.

Enrique Caravedo.

RENUNCIA

De la Comisión Interventora y resolucion declarándola sin lugar.

Arequipa, Marzo 17 de 1888.

Señor Director General del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. D. G.

Con fecha 29 de Noviennbre próximo pasado, el Supremo Gobierno expidió un decreto nombrando una Comisión de Interventores para los Ferrocarriles del Sur de la República, y designando dos Ingenieros para que con el carácter de peritos en representación del Fisco, y en unión de los que debía nombrar la Empresa constructora, procediesen á inventariar y valorizar las existencias de estos ferrocarriles, estimando el valor de su construcción segun los contratos respectivos. Ambas comisiones recibieron instrucciones destinadas á guiarlas en el desempeño de su cometido.

Una vez constituidas en esta ciudad las ya dichas comisiones, se encontraron desde el primer momento con una hostilidad notoria de parte de la Aministración de los Ferrocarriles, la que llegó hasta el punto de desconocer por completo el carácter de interventora dado por el Supremo Gobierno á la Comisión, así como negándose á aceptar como peritos á los Ingenie-

18

ros nombrados, á los que solo admitía como inspectores. Así mismo, el Administrador Thorndike, se negó rotundamente á designar por su parte los dos ingenieros coperitos, desobedeciendo de este modo á lo dispuesto por el decreto Supremo ya citado. Intertanto la Administración dirijía á los comisionados del Gobierno una série de oficios, ya conocidos por el señor Ministro, en los que, desconociendo en el Congreso el derecho de modificar de un modo efectivo el estado actual de estos ferrocarriles, llegaba al extremo de negar á las comisiones hasta los elementos mas indispensables para el desempeño de su cometido.

En este estado de cosas, las instrucciones dadas á la Comisión interventora, autorizaban á ésta para suspender de su cargo al Administrador, sustituyéndolo provisionalmente con otro que diera cumplimiento á las órdenes y decretos Supremos; pero para un paso de tal gravedad se suscitaron dudas en el seno de la Comisión con motivo de *un decreto* expedido por el Gobierno con posterioridad á su salida, y por el cual se constituyó al señor Thorndike en Administrador (1) y en esta virtud aquella acordó someter la cuestión al Supremo Gobierno por medio del siguiente acuerdo que á la letra dice:

«La Comisión Interventora de los ferrocarriles del Sur: Considerando: Que de la nota pasada en la fecha por el Administrador de los ferrocarriles del Sur, consta de un modo terminante el desconocimiento del carácter que inviste la Comisión de interventores y peritos nombrada por el Supremo Gobierno, poniéndose en consecuencia en abierta rebelión contra lo dispuesto por la resolución suprema de 29 de Noviembre próximo pasado.

Que en tales circunstancias no le quedan al Gobier-

[1] En esta parte hay una equivocación de los comisionados, pues, la disposición á que aluden, no fué un *nuevo decreto del Gobierno*, sino el oficio del Director General que queda inserto, y por el que se comunicó á don Juan L. Thorndike, lo dispuesto en el artículo 29 del decreto de 29 de Noviembre de 1887.

no sino dos alternativas: ó destituir al Administrador réemplazándolo con otro dispuesto á acatar las órdenes Supremas, ó cesar la Comisión en sus funciones, dada la imposibilidad de cumplir en conciencia y debida forma la tarea que el Gobierno tuvo á bien encomendarle: Ha resuelto: Que por medio de su Presidente se haga una consulta al Supremo Gobierno, á fin de que disponga lo conveniente.»

El mismo dia en que llegaba á conocimiento del señor Ministro el anterior acuerdo salían de la capital en viaje para esta, los señores Ministros de Hacienda y Justicia, en comisión especial. Habiéndose, estos impuesto de la situación en que se encontraban las comisiones respecto de la Administración de los ferrocarriles, tuvieron que reconocer, en vista de la actitud asumida por esta última, que aquellas no podían sino conservar el carácter de *pasivas*, siéndoles imposible llenar su cometido de un modo eficáz.

Los que suscriben conociendo sus deberes, hacen presente al señor Ministro, por el conducto de US., que no entra en su mente el imponer al Supremo Gobierno una regla de conducta, y créen que la misión que les ha sido confiada por éste, tal como lo entendemos, no puede secundar sus miras; y al contrario, que su actitud pudiera ser contraproducente, y hasta provocar conflictos que estamos en el deber de evitar, así como el desprestigio que esto atraería sobre nuestras personas y sobre la autoridad que representamos.

En esta virtud conceptuamos ineludible renunciar personalmente el puesto que desempeñamos en las comisiones que nos han sido encomendadas, suplicando al Supremo Gobierno se sirva aceptar la presente renuncia, que se servirá US. poner en conocimiento del señor Ministro del Ramo.

Dios guarde á US.—*L. Cantuarias.*—*F. de P. Boza.*—*W. Folkierski.*—*A. Espinoza.*

SUPREMA RESOLUCION

De 23 de Abril de 1888 declarando sin lugar la anterior renuncia.

Lima, Abril 23 de 1888.

Vista la renuncia colectiva que hacen de sus respectivos cargos, los miembros de la comisión de interventores y peritos, nombrada por Suprema resolución de 29 de Noviembre último; no pudiendo el Gobierno aceptarla, cuando trata de solucionar las dificultades que la motivan; no ha lugar á la expresada renuncia; y dígase á los oficiantes, que el Gobierno aprecia debidamente la delicadeza de su procedimiento, y los esfuerzos que han hecho para corresponder á la confianza que en ellos ha depositado.

Regístrese y comuníquese.

RÚBRICA DE S. E.

Denegri.

DECRETO

Cancelando la Administracicn de estos Ferrocarriles que corria á cargo de don J. L. Thorndike

---

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

Cnosiderando:

1° Que la administración de los ferrocarriles de Mollendo á Arequipa, de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, á que se refiere el decreto de 12 de Enero de 1877, elevado á escritura pública en 3 de Febrero del mismo, ha sido declarada fenecida por resolución Legislativa del 14 de Noviembre de 1887;

2º Que en cumplimiento de ella, y á fin de poner á salvo, hasta donde fuera posible, los derechos alegados por los contratistas, se dejó la administración de dichos ferrocarriles á don Juan L. Thorndike, por decreto de 29 de Noviembre del mismo año, mientras se realizaba por peritos el exámen facultativo de las obras ejecutadas, así como el inventario y valorización del material existente;

3º Que al mismo tiempo se nombró una comisión de interventores en dichos ferrocarriles, con el objeto de estudiar sus productos y la mejor manera de administrarlos, y de hacer depositar los productos líquidos;

4º Que á pesar de medidas tan conciliadoras, don Juan L. Thorndike ha rehusado nombrar los peritos

que debían representarlo, y ha resistido á la intervención, con cuyos actos ha quedado en absoluta posesión de las líneas, sin dar cuenta de los capitales del Estado que administra.

5º Que no puede subsistir tan injustificable situación en presencia de la ley de 14 de Noviembre de 1887, despues de rechazarse por el contratista toda solución que descansara sobre el cumplimiento de aquella ley;

6º Que los arreglos que se celebraran sobre construcción de ferrocarriles, no tendrían valor hasta la aprobación del Congreso, continuando, entre tanto, la tenencia indebida de las líneas;

Se resuelve:

1º Desde la fecha de este decreto, cesa don Juan L. Thorndike en la administración de los ferrocarriles del Sur, cesando igualmente los interventores nombrados en 29 de Noviembre próximo pasado.

2º Nómbrase administrador de las líneas de Mollendo á Arequipa, de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, á don Ladislao Folkierski; Superintendente de las mismas é Inspector de su contabilidad, á don Lautaro Cantuarias, y Cajero á don Francisco de P. Boza. Los nombrados recibirán las líneas del actual administrador en el estado en que se encuentren; propondrán al Gobierno los empleados que sea necesario nombrar, y su remuneración, y disfrutarán los sueldos que les fueron señalados al encargárseles de la comisión en que han cesado.

3º Los peritos designados en el decreto de 29 de Noviembre, procederán á realizar las operaciones que les están encomendadas, en union de los que nombre don Juan L. Thorndike, ó en su defecto, con los que designe la respectiva autoridad judicial.

4º El Fiscal de la Nación procederá á entablar las acciones que correspondan para hacer efectivas de los sucesores y representantes de don Enrique Meiggs,

las obligaciones y resposabilidades que éste contrajo voluntariamente, y las que sean consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones.

El Ministerio de Gobierno queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, á primero de Mayo de mil ochocientos ochenta y ocho.

ANDRÉS A. CÀCERES.

Aurélio Denegri.

RESOLUCION SUPREMA

De 12 de Enero de 1877, que con la de 24 del propio mes, constituyen el contrato solemnizado por escritura pública de 3 de Febrero del mismo año; en el que se innovaron, modificaron, y resumieron, por mútuo convenio, todas las estipulaciones anteriores, entre el Gobierno y don Enrique Meiggs, sobre construcción, explotación y arrendamiento de los ferrocarriles.

Lima, Enero 12 de 1887.

Vistas las tres propuestas, que anteceden elevadas por el Empresario constructor de los ferrocarriles del Estado, don Enrique Meiggs, relativas, la primera, á la terminación del ferrocarril del Callao á la Oroya, su prolongación hasta el Cerro de Pasco y perforación en ese mineral, de un socavón de desagüe con fondos propios y con la garantía del Supremo Gobierno, propuesta apoyada por el gremio de Mineros de ese asiento mineral, como consta de las actas que corren en este expediente; la segunda, relativa á la conclusión del ferrocarril de Chimbote hasta Yuramarca, y el del Cuzco hasta Maranganí; y la tercera, que trata de la prolongación del ferrocarril de Chimbote hasta Recuay, y el de Juliaca hasta el Cuzco, con sujeción á los contratos celebrados sobre las dichas líneas férreas; y considerando: Primero, que las sumas destinadas á estas obras, no han podido ser habidas por la

deficiencia de los fondos emanados del empréstito de mil ochocientos setenta y dos que le estaban adjudicados: Segundo, que las cuantiosas sumas invertidas en la ejecución de los ferrocarriles contratados, y *el fuerte gravámen que pesa sobre el Fisco por la conservación y explotación de las secciones construidas* y entregadas al tráfico público, hacen indispensable arbitrar una combinación para llevar esas obras á feliz término: Tercero que es un deber del Gobierno facilitar el desarrollo de la industria minera por ser la más importante por su profusión y riquezas naturales: Cuarto, que el proponente Meiggs manifiesta hallarse *expedito para cumplir fielmente las obligaciones que contrajo* en sus contratos pendientes, y *poder disponer por otra parte, de los medios y recursos necesarios para las obras que propone realizar por su propia* cuenta. Por estos fundamentos, y haciendo uso de las leyes autoritativas de veinticinco de Abril de mil ochocientos setenta y tres; y veintiocho de Mayo y ocho de Julio de mil ochocientos setenta y cinco; con acuerdo y aprobación unánime del Consejo de Ministros; se resuelve: Apruébanse las tres propuestas elevadas por el Empresario don Enrique Meiggs, con las modificaciones siguientes:

I.

CONDICIONES GENERALES.

1ª Don Enrique Meiggs, por sí y sus herederos y representantes legítimos, se obliga: 1.º á concluir el ferrocarril del Callao á la Oroya desde el punto en que actualmente está hasta la Oroya; 2.º á continuar dicha línea desde la Oroya hasta el Cerro de Pasco; 3.º á hacer en éste el nuevo socavón á que se refiere la ley de 24 de Mayo de 1861.

2ª Para la ejecución de estas obras se compromete don Enrique Meiggs á *buscar por su cuenta los fondos correspondientes*, ya sea recibiéndolos prestados, ya formando una ó mas sociedades que se los proporcionen,

ya haciendo arreglos ó combinaciones que tiendan al mismo fin.

3ª El capital de estas obras será el de £ 2.400,000, sobre el cual garantizará el Gobierno con un interés de 7 por ciento anual por el término que se indicará más adelante.

El interes se pagará por semestres vencidos y el capital se considerará, para los efectos de su amortización, dividido de este modo: £ 1.800,000, para la conclusión del ferrocarril de la Oroya y su continuación hasta el Cerro de Pasco; y £ 600,000 para hacer el socavón y explotar las minas.

4ª Estas obras se realizarán con arreglo á los términos y condiciones puntualizadas en las cláusulas posteriores.

II.

FERROCARRIL DEL CALLAO Á LA OROYA.

Art. único. El referido señor Meiggs se obliga á dejar concluido dicho ferrocarril, con sujeción á los planos de la contrata que se celebró con él para la construcción de dicho ferrocarril, gozará el mencionado señor Meiggs, para el efecto indicado, de todos los privilegios concedidos en ella, quedando exento de los derechos de importación por todo el tiempo que dure el presente contrato, los artículos cuya nomenclatura se acompaña por separado.

III.

FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO.

Art. 1º Esta línea se construirá con arreglo á los planos y trazo preliminar que tiene el Supremo Gobierno levantados y formados por el ingeniero don Francisco Paz-Soldan; quedando facultado el señor Meiggs para hacer en ellos las variaciones de trazo que convengan después de practicar los estudios definitivos; pero sometiendo esas variaciones á la aprobación del Gobierno.

Art. 2º Para la construcción de esta línea gozará dicho señor Meiggs de todos los derechos, privilegios y franquicias que se le conceden en la contrata de construcción del ferrocarril del Callao á la Oroya y en la presente contrata.

Art. 3º Toda la línea desde el Callao al Cerro de Pasco, quedará expedita para el tráfico, en el término de cuatro años, contados desde que quede firmado este contrato.

IV.

SOCAVÓN.

Art. 1º Hará dicho señor Meiggs el socavón de desagüe del Cerro de Pasco, con sujeción al plano aprobado por el gremio de mineros, que sirvió de base para dictar la ley de 24 de Mayo de 1861, y con las modificaciones que puedan resultar de los estudios definitivos que practiquen los ingenieros de la empresa y que deberán ser aprobados por el Gobierno; dicho socavón correrá, á lo menos, de cincuenta á sesenta varas mas abajo del actual socavón de Quiulacocha, con todos los ramales que el señor Meiggs ó la empresa que lo represente crea conveniente.

Art. 2º Se empezarán los trabajos del socavón al mismo tiempo que los del ferrocarril, y estarán concluidos, cuando mas tarde, dos años despues de que el ferrocarril sea entregado al tráfico público.

Art. 3º Durante la construcción de esta obra gozará el señor Meiggs ó la empresa que lo represente, de todos los privilegios concedidos en los contratos de construcción de los ferrocarriles y de los que conceden las leyes de minas á las empresas mineras.

Art. 4º Como por el hecho de perforar el socavón, debe gozar el señor Meiggs ó la empresa, ó empresas que lo representen, de todos los derechos que las ordenanzas de minería conceden á los aventureros, adquirirá la propiedad: 1.º de todos los terrenos que no estén amparados en esta fecha; 2.º de todas las minas

que aunque trabajadas con alguna profundidad, se encuentren abandonadas y no se conozcan los propietarios de ellas. La propiedad de estas minas comprenderá no solo la zona que está sobre el socavón de Quiulacocha sino lo que se logre desaguar debajo de él.

Esta concesión se hace con arreglo á los artículos 1º, 2º, y 3º título 5º, artículo 17 título 6º, artículo 10 título 10 de las ordenanzas de minería.

Art. 5º Se le adjudicará igualmente: 1º la potencia hidráulica de las aguas del socavón de Quiulacocha, sin perjuicio de los derechos que sobre ella tengan algunos mineros hasta la fecha; 2º las aguas del nuevo socavón que corran por la quebrada Rumai-llama, en cuanto sean necesarias para los establecimientos ó haciendas que le convenga poner en ella, en la extensión de una milla desde la salida del socavón; quedando despues dichas aguas á beneficio de los que quieran hacer uso de ellas.

Art. 6º La compañia que se forme para la construcción del socavón y explotación de las minas, gozará de todos los privilegios concedidos por las leyes á las compañias de minas.

Art. 7º Durante la construcción del nuevo socavón tendrá el señor Meiggs, ó quien lo represente, el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Mezapata y la bomba existente en la lumbrera de Lauricocha, y colocará una ó mas bombas en los lugares convenientes para desaguar los planes inundados del Tajo de Santa Rosa, ó de otros distritos, á su elección. Del fondo de las lumbreras tirará los rasgos ó socavones que estime convenientes, tanto para activar la perforación del socavón nuevo, como para explotar los minerales inundados que se le presenten y le correspondan segun las cláusulas de este contrato.

Art. 8º Para facilitar los trabajos generales de la Empresa, se le concede el libre uso, sin gravámen, cargo ó responsabilidad de ninguna clase: 1º del soca-

vón de Quiulacocha y todas sus ramificaciones; 2º de las lumbreras de Mezapata, Lauricocha y Huancapucro.

Se le concede además, la propiedad sin gravámen, cargo ó responsabilidad: 1º de las máquinas plantificadas en las lumbreras de Mezapata y Lauricocha; 2º de la máquina de Huancapucro; 3º de las otras dos máquinas que tiene el Gobierno á su disposición y que se hallan en el Cerro y en el paraje de Conan.

Art. 9º En compensación de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que haga uso el señor Meiggs ó quien lo represente, entregará el 5 por ciento durante los diez primeros años, y el 2 y medio por ciento en los siguientes, de todos los minerales que explote, de entre los que se le adjudiquen con arreglo á la cláusula 3ª. Esta parte la pondrá á su costa, afuera de las minas y libre de todo gasto, á disposición del gremio de mineros.

Art. 10. Todos los mineros que conserven la propiedad de sus minas al empezar las obras de la empresa, que representa el señor Meiggs, tendrán el derecho de seguir explotándolas, no solo desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavón de Quiulacocha, sino tambien los planes inundados de sus minas; ó podrán ceder la explotación de la parte inundada de ellas.

Art. 11. Si prefieren ceder la explotación de la parte inundada de sus minas, podrá explotarlas el señor Meiggs ó la empresa que lo represente por su cuenta, y les dará el 25 por ciento de los minerales que saque de ellas. Este 25 por ciento les será entregado fuera de las minas sin gravámen alguno.

Art. 12 Los que quisieren explotar las áreas de la zona inundada comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo en las siguientes condiciones: 1ª harán saber á don Enrique Meiggs ó á la empresa que lo represente su determinación ántes que éste haya principiado los trabajos de desagüe, con cuyo objeto avisará con setenta dias de anticipación, cuando deba empezar los trabajos;

2ª le pagarán, como contribución de desagüe, la quinta, parte de todos los minerales que exploten de dicha parte inundada, la cual se le entregará fuera de las minas sin gravámen alguno; 3ª hará los trabajos con arreglo á las ordenanzas, forticándolos debidamente; 4ª no tendrá dicho señor Meiggs ó sus representantes responsabilidad alguna por derrumbes, paralización de bombas, inundaciones ú otros accidentes que provengan de casos fortuitos ó fuerza mayor.

Art. 13. Para el trabajo de estas minas se observarán las reglas siguientes: 1ª los mineros no invadirán con sus labores, bajo ningun pretexto, la zona inundada comprendida bajo el nivel del socavón de Quiulacocha; si asi lo hicieren perderán en favor de Meiggs ó sus representantes, como lo disponen las ordenanzas, todos los minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo dicho socavón; 2ª para evitar estas invasiones, tendrá dicho señor Meiggs por sí ó sus representantes, el derecho de hacer reconocer, llegado el caso, los labores y frontones que se están explotando por ellos; y si los mineros se negasen á dejar hacer este reconocimiento; la Diputación de minería prestará los auxilios necesarios para verificarlo, y por falta ú omision de ésta lo hará la autoridad política.

Art. 14. Los mineros tendrán obligación de permitir á dicho señor Meiggs ó á quien lo represente, el uso de las lumbreras particulares que tengan, y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior de ellas hasta la profundidad del socavón de Quiulacocha, con el único objeto de que tengan entrada y salida fácil sus empleados, dependientes y trabajadores cuando sea preciso hacer á su costa cañones de ventilación y comunicación para los laboreos de la empresa. Estos cañones de ventilación se harán con arreglo á las ordenanzas y á las prescripciones de la ciencia, y será responsable dicho señor Meiggs ó la empresa que lo represente de los daños que pudieran sufrir los mineros por falta de cumplimiento de esas disposiciones. No tendrá responsabilidad alguna por

los daños que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor. Si los mineros quisieren impedir estos trabajos, podrán solicitar el auxilio de la Diputación de minería ó de la autoridad pública para conseguirlo.

Art. 15. Cualquiera diferencia entre los mineros y la empresa, acerca de la inteligencia y extensión de sus respectivos derechos y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores, amigables componedores, nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercero dirimente para el caso de discordia, y su fallo será inapelable.

Art. 16. Todos los derechos y concesiones que en el presente capítulo se otorgan á Meiggs, se entienden concedidos á éste ó á la empresa que lo represente, para que los haga efectivos de su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna del Estado.

V.

GARANTÍA DEL SUPREMO GOBIERNO.

Art. 1º El Supremo Gobierno le concede, como vá dicho, al referido señor Meiggs, la facultad de formar una sociedad para todas las obras á que esta propuesta se refiere, ó sociedades parciales que se encarguen de la ejecución de dichas obras, emitiendo bonos ú obligaciones hipotecarias sobre los ferrocarriles y minas, materia de este contrato hasta la cantidad garantizada.

Art. 2º Las acciones de la compañía ó compañías que se formen y los bonos ú obligaciones que se emitan, contendrán la garantía del interés del 7 por ciento dada por el Supremo Gobierno. Esta garantía será firmada en representación del Gobierno, por el Ministro del Perú en el lugar en que se haga la operación, y en representación de Meiggs por la persona ó personas que éste comisione.

Art. 3º El fondo para el servicio de la garantía y amortización á su vez, de los capitales se formará:

1º Con 200,000 toneladas de guano;

2º Con los productos libres del ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco;

3º Con los derechos de exportación de numerario, metales y minerales establecidos ó que en adelante se establezcan; y

4º Con los productos de las minas de que después se hablará.

Este fondo de garantía y amortización se recaudará y aplicará como se determina en las cláusulas siguientes.

Art. 4º Las 200,000 toneladas de guano de que habla el artículo anterior, destinadas al objeto indicado, se exportarán para los Estados Unidos por don Enrique Meiggs, y las venderá en ese mercado como consignatario del Gobierno, con las condiciones que se detallarán en resolución separada, y salvando los derechos de la actual compañía consignataria de guano de los Estados Unidos. En el caso de que don Enrique Meiggs quiera adquirir los derechos de la compañía consignataria de guano en los Estados Unidos, el Gobierno lo faculta para hacer los arreglos convenientes con dicha compañía, á fin de obtener dichos derechos.

El producto neto de las 200,000 toneladas de guano, se entregará trimestralmente á los agentes del Gobierno, encargados de satisfacer la garantía de 7 por ciento y la amortización respectiva.

Art. 5º Los derechos de exportación que se cobren en los puertos de la República, sobre el numerario, metales y minerales que se exporten al extrangero, se remitirán mensualmente al agente ó agentes de que habla el artículo anterior en su última parte.

Art. 6º La conservación y explotación de la línea férrea del Callao hasta el Cerro de Pasco, correrá á cargo de don Enrique Meiggs ó de quien lo represente debidamente, quien aplicará todos sus productos libres á constituir el fondo de garantía y de amortización de que se habla en la cláusula 7ª

Del producto bruto de la línea férrea tendrá derecho don Enrique Meiggs de cobrar 5 por ciento por comi-

sión de administració.n El Gobierno podrá inspeccionar esta administración por medio de los empleados que tenga á bien nombrar.

Art. 7º De todos los minerales que se extraigan de las minas del Cerro de Pasco, á consecuencia de los trabajos de la empresa, se cobrará el 5 por ciento sobre su valor, y se aplicará al fondo de garantía.

Los minerales que paguen este derecho podrán ser exportados al extrangero sin pagar ningún nuevo derecho de exportación.

El derecho sobre los minerales será recaudado por Meiggs ó quien lo represeute legalmente, y principiará á cobrarse desde que la línea férrea llegue al Cerro de Pasco.

Art. 8º Del fondo de garantía que se forme según las cláusulas precedentes, se tomará semestralmente lo necesario para cubrir el interés de 7 por ciento sobre los 2.400,000 libras garantidas.

El sobrante que semestralmente resulte, se aplicará á la amortización del capital de 1.800,000 libras garantizadas para la construcción de los ferrocarriles.

Art. 9º Si los productos de las minas, después de deducidos los gastos de explotación, la parte adjudicada al gremio de mineros y el derecho del 5 por ciento sobre los minerales, diesen á la empresa el 7 por ciento del capital de 600,000 libras, no se tomará para este objeto, parte alguna del fondo de garantía, que en este caso se aplicará íntegro al pago de los intereses y amortización del millón ochocientas mil libras de los ferrocarriles.

Art. 10. De los productos netos que se obtengan de las minas que Meiggs ó la empresa que lo represente explote por sí ó por otra persona, se dará al Gobierno semestralmente el 25 por ciento. Si estos productos netos pasaren de 500,000 libras, se le dará el 30 por ciento; si pasasen de 1.000,000 de libras percibirá el Gobierno el 40 por ciento; y si pasasen de 1.600,000 libras, el 50 por ciento. Se entiende por productos netos, lo que sobre después de deducir los gastos de ex-

plotación y conservación de las minas, el 5 por ciento para el fondo de garantía, y el 7 por ciento sobre las 600,000 libras que forman el capital para el socavón y explotación de las minas. Para fijar la suma que corresponde al Gobierno, según este artículo, servirá de base el balance semestral que formará la empresa.

Art. 11. La suma que corresponda al Gobierno, según el artículo anterior, se aplicará á la amortización extraordinaria de los 1.800,000 libras para construcción de los ferrocarriles que se garantizan, y tan pronto termine esa amortización, dicha suma quedará á la libre disposición del Gobierno.

Art. 12. Amortizado que sea el capital de 1.800,000 libras destinado á los ferrocarriles, dejará de cobrarse el 5 por ciento para el fondo de garantía.

Art. 13. Las minas con su socavón serán propiedad de la Empresa y cuando los dividendos por utilidades, repartidos entre sus accionistas asciendan á 600,000 libras, cesará la garantia del Estado sobre esa cantidad quedando de todos modos extinguida á los diez años de firmado este contrato.

Art. 14. Tan pronto como haya sido amortizado el capital de 1.800,000 libras garantizado para los ferrocarriles, cesará la administración del contratista señor Meiggs, ó quien lo represente, y la línea del Callao al Cerro de Pasco entrará definitivamente al poder del Gobierno.

Art. 15. Las máquinas, herramientas, útiles, víveres y demás cosas necesarias para la construción y explotación del ferrocarril, y para la construcción del socavón y explotación de las minas, serán conducidas gratuitamente por el mismo ferrocarril, miéntras dure la administración de Meiggs de las líneas del Callao al Cerro de Pasco.

Art. 16. El contratista presentará al Gobierno la tarifa del ferrocarril para su aprobación, y aprobada que sea se agregará á la escritura y formará parte íntegramente de la contrata.

En esta tarifa se fijará al trasporte de carbón que se

extraiga del Cerro de Pasco ó de otros lugares del Perú, el 33 por ciento menos de lo que se fije al trasporte de cualquiera carga.

Art. 17. La garantía empezará á correr á medida que se vaya invirtiendo el capital, y en las proporciones que designen los ingenieros del Gobierno, de acuerdo con el contratista.

Art. 18. Si todos los fondos á que esta propuesta se refiere no fuesen suficientes para cubrir el interés del 7 por ciento de los 2.400,000 libras, el Supremo Gobierno reintegrará el déficit, deduciéndolo de las rentas generales de la Nación y comprometiendo para este reintegro la fé de la República.

Art. 19. Con el fin de favorecer el desarrollo del ferrocarril de la Oroya y Cerro y de acrecentar sus ingresos, tendrá Meiggs ó la empresa que lo represente el derecho de hacer por su cuenta propia los ramales que partiendo de cualquier punto vayan al Chanchamayo, Tarma ú otro punto del interior ó de la costa. Sobre estos ramales tendrán privilegio exclusivo por 25 años y propiedad por 99 años.

En caso de que el Gobierno quisiese hacer por su cuenta dichos ramales, le concederá la preferencia para su construcción por el tanto que ofreciere cualquier otro contratista.

Art. 20. Se obliga don Enrique Meiggs á pagar al Estado, el importe de los derechos que éste tiene sobre el ferrocarril mineral del Cerro de Pasco. El importe que deba pagar Meiggs por dicho ferrocarril, será deducido de lo que se le adeude á la terminación de los ferrocarriles de Chimbote á Huaraz y de Juliaca al Cuzco.

SEGUNDA PROPUESTA.

Art. 1º D. Enrique Meiggs *concluirá* el ferrocarril de Chimbote hasta Yuramarca y el del Cuzco hasta Maranganí, en el término de *diez y ocho meses* contados desde esta fecha, siendo entendido que la línea -fé

rrea de Chimbote llegará al mineral de carbón de piedra «Buena Taquilpon» enlos primeros tres meses de plazo.

Art. 2º *Ascendiendo á tres millones novecientos diez y siete mil cuatrocientos cincuenta y un soles cincuenta y cinco centavos* la cantidad que el Gobierno *debe entregar* á don Enrique Meiggs *para la ejecución de estas obras*, se verificará el pago de esa suma en esta forma. De los ciento sesenta mil soles que el Banco Central, cuando esté constituido, debe entregar al Supremo Gobierno, se deducirán mensualmente, ochenta mil soles, y con esta cantidad que debe comenzar á acumularse desde la fecha de la primera entrega que haga el Banco Central, se constituirá un fondo de garantía para el servicio de intereses y amortización de una deuda especial que se creará por la parte suficiente á cubrir los tres millones novecientos diez y siete mil cuatrocientos cincuenta y un soles cincuenta y cinco centavos. Esta deuda no podrá emitirse á un tipo menor de setenta y cinco por ciento, ni ganar un interés mayor de seis por ciento anual pagadero por trimestres.

Art. 3º *Se liquidarán las cuentas* entre el Gobierno y don Enrique Meiggs, hasta la fecha; y al pago de todas las sumas que se le deban á éste por fondo de garantía, certificados no pagados de trabajos hechos, estudios, *trenes* etcétera, se aplicarán los que resulten á su cargo por *arrendamiento de ferrocarriles* y demás cuentas que se tiene abiertas.

Si resultase saldo á cargo de Meiggs, se deducirá del monto que se le adeuda, para la conclusión de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco; y si el saldo fuera á su favor, se le pagará del mismo modo puntualizado en el artículo anterior.

Art. 4º Desde el momento que se firme el presente contrato, correrá de cuenta de don Enrique Meiggs la conservación y administración de los ferrocarriles de Chimbote á Yuramarca y de Mollendo, Puno y Cuzco, sin gravámen alguno al Tesoro Público, y conservando en éstos ferrocarriles, los trenes necesarios para el movimiento de pasajeros y de carga.

Los trenes extraordinarios que necesite el Gobier-

no para la traslación de tropas ú otras atenciones, serán pagados á los mismos precios que se han pagado hasta hoy.

Art. 5º La aceptación de esta propuesta, no priva á don Enrique Meiggs, del derecho de concluir los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, con arreglo á los contratos vigentes y á lo estipulado en la llamada tercera propuesta.

Art. 6º Don Enrique Meiggs tendrá la facultad de formar una Sociedad, prévia aprobación del Gobierno, que asuma los derechos y obligaciones que la presente contrata le impone.

TERCERA PROPUESTA.

Art. 1º Don Enrique Meiggs concluirá los ferrocarriles de Chimbote á Recuay y de Juliaca al Cuzco con estricta sujeción á los contratos celebrados para ambas obras y en el plazo que se indicará mas adelante.

Art. 2º Para el pago de esas obras el Gobierno levantará el empréstito de siete millones de libras esterlinas á que se refiere la ley de veintiocho de Mayo de mil ochocientos setenta y cinco, y se pagará de *preferencia los certificados de salitreros* y el resto se aplicará á los ferrocarriles. Si no se pudiese hacer este empréstito, se le concederá á don Enrique Meiggs la facultad de levantarlo con el cargo de darle la misma aplicación. Si en ninguno de ambos casos se consiguiesen los siete millones de libras, de la cantidad que se consiga *se pagarán de preferencia los certificados de salitreros* y el resto se aplicará al pago de las obras mencionadas.

Es entendido, de todas maneras, que la aplicación á los ferrocarriles de los fondos que se obtengan con la garantía de los productos del salitre, no se efectuará *sino cuando esté terminado el ferrocarril y socavón del Cerro de Pasco.*

Art. 3º Considerándose que en el millón ochocientas mil libras esterlinas para la conclusión del ferrocarril de la Oroya y construcción del mismo hasta Cerro de

Pasco, SE HA DADO À DON ENRIQUE MEIGGS *un millón de soles* PARA LA CONCLUSIÓN DE DICHA OBRA EN EL TRAYECTO DEL CALLAO Á LA OROYA; se deducirá y rebajará esta suma de lo que se le adeuda para la construcción de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco.

Art. 4º Al entregar Meiggs los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco entregará también los de Puno, Pacasmayo y Arequipa; previniendo que mientras todas estas líneas estén en poder de Meiggs, correrá de su cuenta su conservación y administración sin gravámen alguno del Estado.

Art. 5º Tendrà Meiggs la facultad de formar con la aprobación del Gobierno una sociedad que asuma los derechos y obligaciones que esta contrata le impone.

Art. 6º Aceptadas por Meiggs las estipulaciones de estos contratos, queda RENUNCIADA por dicho Meiggs, DESDE AHORA PARA SIEMPRE, todas y cualquiera reclamaciones interpuestas ó que *pudiera interponer por pérdidas, daños ó perjuicios causados con la ejecución de los contratos existentes con él ó por cualquiera otra causa ó motivo.*

Art. 7º Lo estipulado en el artículo 2º se entiende pactado con arreglo á lo convenido con los Bancos asociados sobre consecución del empréstito para el pago de los certificados por salitreros.

Pase al Ministerio de Hacienda para que por el Escribano del Ramo, se notifique el presente decreto al contratista proponente don Enrique Meiggs, y siendo aceptado por éste, procédase á extender la escritura pública respectiva. Regístrese y Comuníquese.

Rúbrica de S. E.

COTERA.

SOLICITUD

De don Enrique Meiggs, pidiendo se reconsidere la resolución anterior.

Lima, Enero 16 *de* 1877.

Señor Director de Obras Públicas:

He tenido el honor de recibir el estimable oficio de US. en que me trascribe la resolución Suprema de 12 del presente mes y año, relativa á las propuestas que he presentado para la construcción del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, perforación del Socavón de ese mineral y conclusión de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco.

En contestación tengo el sentimiento de decir á US. que en la Suprema resolución que se ha dignado trascribirme hay algunos puntos que no puedo aceptar; porque comprometen el éxito de la Empresa, y *me ponen en la imposibilidad de cumplir las obligaciones que de ella me resultarían*, si la aceptase en todas sus partes, sin las modificaciones que voy á proponer y que son las siguientes:

1ª En el artículo tercero, capítulo primero, de la propuesta relativa al ferrocarril de la Oroya á Pasco, ha fijado el Supremo Gobierno como capital de la obra, la cantidad de libras esterlinas dos millones cuatrocientas mil, rebajando en libras doscientas mil la cifra que yo había establecido con el mismo objeto. En los

cálculos que me han servido de base para la fijación del capital, *he tenido en cuenta las eventualidades que voy ó correr en la emisión de los bonos* que formen dicho capital; y por este motivo, he considerado indispensable la cifra de dos millones seiscientas mil libras esterlinas. Sin embargo, por deferir á las indicaciones de S. E. el Presidente de la República, convine en rebajar la cantidad de libras cien mil; y de este punto, no puedo pasar absolutamente por las razones indicadas. Por este motivo solicito que se fije el capital de la obra en la cantidad de dos millones quinientas mil libras esterlinas.

2ª En el artículo undécimo, capítulo cuarto, de la misma propuesta, se dice: Si prefieren ceder la explotación de la parte inundada de sus minas, la explotará el señor Meiggs etc.

Esta cláusula debe redactarse de la manera siguiente:

Si prefieren ceder la explotación de la parte inundada de sus minas, podrá explotarlas el señor Meiggs &.

3ª En el artículo décimo, capítulo quinto, de la misma propuesta, se ha establecido la escala de las utilidades que tendrá el Gobierno en los productos probables del mineral de Pasco; y para este fin se han calculado esos productos en soles.

Como el capital de la Empresa y sus cuentas se han de llevar en libras esterlinas por la necesidad que tengo de buscar el todo ó parte de dicho capital en el extranjero, es conveniente que la parte del Gobierno se exprese en la misma moneda. Y como en esto no hay perjuicio, sino mas bien ventaja para el Gobierno, solicito que las cantidades expresadas en soles en dicha cláusula, se conviertan en libras esterlinas á la par; esto es, quinientas mil libras, envez de dos millones quinientos mil soles; un millon de libras esterlinas, en vez de cinco millones de soles; y un millon seiscientas mil libras, en vez de ocho millones de soles.

4ª En el artículo vigésimo del mismo capítulo y propuesta, se me impone la obligación de comprar el ferrocarril mineral de Pasco, deduciendo su precio de

lo que se me adeuda de la conclusión de los caminos de Chimbote y Cuzco.

Si se hiciese ésta deducción de los fondos que inmediatamente deben darme para dichas obras, se me pondría en la imposibilidad de principiarlas inmediatamente; y *como es muy corto el plazo que se me ha fijado para llevar dichos caminos hasta Yuramarca y Maranganí,* solo puedo aceptar la cláusula mencionada, con la condición de pagar el ferrocarril mineral de Pasco con lo que se me deba entregar á la terminación de los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco.

5ª En el artículo segundo de la segunda propuesta para la construcción de los caminos anteriormente nombrados hasta Yuramarca y Maranganí, hay dos observaciones que hacer.

Es la primera de ellas, que LA EJECUCIÓN *de esas obras, depende de la creación del Banco Central, y como pudiera suceder que por causas independientes de la voluntad del Gobierno, dicho establecimiento no llegue á funcionar, es necesario* que para ese caso, se designe el modo de proporcionar fondos para el servicio de los bonos con que ha de pagarse la obra. En segundo lugar, el Supremo Gobierno ha declarado en esa cláusula que se emitirá á un tipo que no baje de setenta y cinco por ciento, un papel especial en la cantidad necesaria para que produzca *tres millones novecientos diez y siete mil cuatrocientos cincuenta y un soles cincuenta y cinco centavos, que es la cantidad efectiva que debe dárseme,* PARA LLEVAR LOS FERROCARRILES DE CHIMBOTE Y CUZCO, HASTA YURAMARCA Y MARANGANÍ.

Se deduce de esta cláusula que el Supremo Gobierno se propone emitir por su cuenta ese papel; y por consiguiente, si no puede colocarlo en su totalidad, ó si el tipo de setenta y cinco por ciento no es aceptado en la plaza, no habrá fondos suficientes para pagarme los trabajos que yo haga, y me veré obligado á suspenderlos de nuevo. Para evitar estos riesgos, he ofrecido verbalmente hacer las obras dichas por la cantidad de seis millones de soles en los bonos espe-

ciales expresados en la cláusula 2ª tomándolos á firme, y corriendo yo por mi cuenta todas las eventualidades de su emisión. Como este procedimiento libra de todo riesgo al Gobierno y asegura la ejecución de las obras, pido que se modifique en éste señtido la citada cláusula 2ª

6ª En el artículo 3º de la misma propuesta segunda, se han fijado las bases para la liquidación de las cuentas que tengo pendientes con el Supremo Gobierno, y se ha dicho que se considerará en ella lo que yo deba por arrendamiento de ferrocarriles. No tengo inconveniente ninguno para que así se proceda con los arrendamientos vencidos hasta 1º de Junio de 1874; pero no puede suceder lo mismo con los corridos desde esa fecha hasta 31 de Agosto de 1875, *fecha en que terminaron los contratos de arrendamiento;* porque con respecto á ellos, hubo un acuerdo especial celebrado con el Gobierno anterior; el cual en atención á las dificultades con que tropezaba para procurarse fondos y á las pérdidas que yó tenía que sufrir por la prolongación del plazo fijado para la conclusión de dichas obras, prolongación ocasionada por la misma deficiencia de fondos, convino conmigo en que dichos arrendamientos se deducirían, de los fondos que se me entregasen á la conclusión de los caminos de Chimbote y Cuzco.

Como este es un convenio celebrado con el Gobierno, debe modificarse en este sentido la cláusula 3ª

7ª En la cláusula 4ª de la misma 2ª propuesta SE ME IMPONE LA OBLIGACIÓN DE CONSERVAR Y ADMINISTRAR LOS FERROCARRILES Á MI CARGO; y como no se ha mencionado en esa cláusula el ferrocarril de Pacasmayo, ni tampoco los *muelles, herramientas y enseres de los ferrocarriles*, es necesario que se diga que la administracion comprende todas las cosas dichas, para evitar cuestiones y dificultades en lo futuro.

8ª En la parte final del artículo 2º de la tercera propuesta, se dice: que no podrán continuarse los trabajos de los ferrocarriles de Maranganí hasta el Cuzco,

y desde Yuramarca hasta Recuay, sino cuando estén terminados el ferrocarril y Socavón del Cerro de Pasco; y como para estas obras se ha fijado el plazo de SEIS AÑOS; resulta que habrá que esperar ese término para concluir los ferrocarriles.

Esta condición no tiene fundamento ninguno, por que si el Gobierno consigue los fondos sobre el salitre en el presente año ó en el siguiente; *se verá precisado á mantenerlos en depósito* durante SEIS AÑOS con grave perjuicio de sus intereses; y á mi ME IMPONDRÁ LA OBLIGACIÓN, DE CONSERVAR Y EXPLOTAR LOS CAMINOS POR TODO ESE TIEMPO, SUFRIENDO LAS PÉRDIDAS CONSIGUIENTES Á DICHA ADMINISTRACIÓN.

Como la mente del Supremo Gobierno, en las discusiones de esta cláusula, no ha sido otra que la de librarse de la obligación de continuar los trabajos ántes de tener fondos para ello, es justo no poner plazo fijo para ese objeto; pero una vez conseguidos los fondos, no hay razón alguna para no emprender inmediatamente los trabajos. Por consiguiente, se debe modificar esta cláusula en el sentido siguiente:

Para el pago de esas obras, el Gobierno levantará el empréstito de siete millones de libras esterlinas á que se refiere la ley de 28 de Mayo de mil ochocientos setenta y cinco; y se pagarán de preferencia los certificados de salitreros, y el resto se aplicará á los ferrocarriles. Si no se pudiese hacer este empréstito en el término de un año, se le concederá á don Enrique Meiggs por el término de otro año, la facultad de levantarlo, con el cargo de darle la misma aplicación. Si en ninguno de ambos casos se consiguiesen los siete millones de libras esterlinas, de la cantidad que se consiga, se pagarán de preferencia los certificados de salitreros; y el resto se aplicará al pago de las obras mencionadas.

Tan pronto como se consigan estos fondos, principiaràn los trabajos de dichos ferrocarriles.

Si no se levantase el empréstito, ó si levantado no diese fondos ningunos para los ferrocarriles, el Gobierno, arbitrará otros recursos para dichas obras.

9ª A esta cláusula ha debido agregársele en la Suprema resolución, otra, fijando el modo de pagarme lo que se me deberá por los ferrocarriles de Chimbote y Cuzco, á más de los fondos procedentes del Salitre.

Sobre este punto, he establecido condiciones en mi propuesta; las cuales han sido discutidas y aceptadas por el Supremo Gobierno; y por consiguiente, creo que sólo por olvido no han sido consignadas en la resolución Suprema y que no habrá inconveniente ninguno para agregarlas.

10ª En el artículo tercero de la misma propuesta tercera, se me impone la obligación de devolver al Supremo Gobierno la suma de un millon de soles por el ferrocarril de la Oroya, y en la cláusula sexta se me exije que renuncie á toda reclamación que pudiera hacer valer contra el Gobierno. Reunidas estas dos cláusulas, se me infiere con ellas un grave perjuicio; porque en primer lugar, yó *no pido nada al Gobierno para la conclusión del* ferrocarril de la Oroya.

El precio de dos millones de libras esterlinas fijado por mí en la primera propuesta, ha sido calculado solamente para el ferrocarril de la Oroya á Pasco, teniendo presente la dificultad con que tropezaré para la colocación de los bonos, y los quebrantos que me ocasionará su emisión. Para esta obra no habría aceptado ese precio, ni aún otro tanto, si no tuviera en mira la explotación de las minas.

Combinadas ambas obras, era posible con los dos millones de libras esterlinas hacer el ferrocarril de la Oroya á Pasco, y con las utilidades que dicha construcción podría darme, me proponía concluir el ferrocarril de la Oroya. Pero esas utilidades casi no existen, puesto que he convenido en rebajar cien mil libras del precio; y por lo mismo se me pone en la imposibilidad de cumplir mis compromisos.

Por otra parte, si se me exije que yo renuncie todas las reclamaciones que yo tendría derecho de interponer, no es justo ni equitativo que al mismo tiempo se me cobre un millon de soles; porque segun los docu-

mentos que tengo presentados al Gobierno, las pérdidas que he sufrido en la compra de materiales, intereses pagados y otros gravámenes provenientes de la falta de provisión de fondos en tiempo oportuno, ascienden á mas de seis millones de soles. Además, con la suspensión de los caminos durante año y medio se ha retardado su conclusión y entrega sin culpa mia; y esto me ha causado pérdida de herramientas y materiales, y gastos de personal administrativo, en que no habría incurrido si hubiera podido concluir las obras en el tiempo de las contratas.

Por esto, si el Supremo Gobierno quiere cobrarme el millon de soles indicado, es preciso que me deje mi derecho á salvo para reclamar los daños y perjuicios provenientes de la inejecución de mis contratos.

Mas si por el contrario quiere el Gobierno que yo desista de toda reclamación, como lo he ofrecido en mi propuesta, es necesario que se acepte este ofrecimiento en los términos que lo he hecho, es decir, sin cobrarme nada por la conclusión del ferrocarril de la Oroya.

Por esto suplico al Supremo Gobierno se digne suprimir la cláusula 3ª de la 3ª propuesta.

11ª El artículo 4º de la misma propuesta, establece la fecha en que devolveré al Gobierno los ferrocarriles que vá á entregarme en administración. Esta cláusula solo puede ser aceptada siempre que la construcción del de Maranganí al Cuzco y de Yuramarca á Recuay, no se aplace indefinidamente, como se ha hecho en la 2ª cláusula de la misma tercera propuesta.

Por consiguiente, si dicha segunda cláusula se modifica en los términos que anteriormente he propuesto, no tendré inconveniente ninguno para aceptar el artículo cuarto. En caso contrario no me será posible aceptarlo, porque eso equivaldría á *obligarme á administrar perpetuamente los ferrocarriles, y gravarme con las pérdidas que eso administración me ha de causar.*

12ª La cláusula sexta de la tercera propuesta, que me impone el deber de renunciar toda reclamación por

daños y perjuicios, no puede producir su efecto sino despues de hecha la liquidación y cancelación de las cuentas que tengo pendientes con el Supremo Gobierno, y por este motivo suplico se digne dar las órdenes necesarias, para la inmediata liquidación de dichas cuentas.

13ª Finalmente, en las discuciones con el Supremo Gobierno, he solicitado que este contrato y los de compañía que celebre para su cumplimiento, queden exentos del impuesto de timbres. Esta condición ha sido aceptada y suplico que se consigne en la resolución Suprema.

Tales son, señor Director, las observaciones que tengo que hacer à la resolución Suprema que US. se ha servido trascribirme.

Suplico á US. tenga á bien someterlas al conocimiento del Supremo Gobierno, de cuya justificación y rectitud espero que serán admitidas.

Dios guarde á US.

ENRIQUE MEIGGS.

RESOLUCION SUPREMA.

De 24 de Enero de 1877, que modifica la de 12 del mismo mes, en el sentido propuesto por Meiggs, y precisa las condiciones de los varios contratos de la escritura de 3 de Febrero del propio año.

Lima, Enero 24 de 1877.

Vistas las observaciones contenidas en el oficio que precede, formuladas por don Enrique Meiggs respecto del Supremo decreto de 12 de los corrientes, y siendo preciso aclarar y modificar algunas cláusulas de dicho decreto. Con el voto unánime del Consejo de Ministros; Se resuelve:

Acéptase las modificaciones propuestas por don Enrique Meiggs, en el oficio referido en los términos que constan de las siguientes cláusulas.

1º El artículo 11 del capítulo 4º de la propuesta relativa á la construcción del socavón del Cerro de Pasco, quedará concebido en estos términos: Si prefieren ceder la explotación de la parte inundada de sus minas podrá explotarlas el señor Meiggs, ó la Empresa que lo represente, por su cuenta, y les dará el 25 °/₀ de los minerales que saque de ellas. Este 25 °/₀ le será entregado fuera de las minas sin gravámen alguno.

2º El artículo 10 capítulo 5º de la misma propuesta queda modificado en estos términos: artículo décimo: de los productos netos que se obtengan de las mi-

nas que Meiggs ó la Empresa que lo represente, explote por sí ó por otra persona, se dará al Gobierno semestralmente el veinticinco por ciento. Si estos productos netos pasasen de quinientas mil libras esterlinas, se le dará el treinta por ciento; si pasasen de un millón de libras esterlinas, percibirá el Gobíerno el cuarenta por ciento; y si pasase de un millón seíscientas mil libras esterlinas, el cincuenta por ciento. Se entiende por productos netos, lo qne sobre después de deducir los gastos de explotación y conservación de las minas, el cinco por ciento para el fondo de garantía, y el siete por ciento sobre las seiscientas mil libras esterlinas que forman el capital para el socavón y explotación de las minas. Para fijar la suma que corresponde al Gobierno según este artículo, servirá de base el balance semestral que formará la Empresa.

3º El artículo 20 del mismo capítulo queda modificado como sigue: artículo. 20 Se obliga don Enrique Meiggs á pagar al Estado el importe de los derechos que este tiene sobre el ferrocarril mineral del Cerro de Pasco. El importe que deba pagar Meiggs por dicho ferrocarril, será deducido de lo que se le adeude á la terminación de los ferrocarriles de Chimbote á Huaráz y de Juliaca al Cuzco.

4º El artículo primero de la segunda propuesta queda alterado en estos términos: primero: don Enrique Meiggs concluirá el ferrocarril de Chimbote hasta Yuramarca, y el de Juliaca hasta Maranganí en el término de diez y ocho meses contados desde la fecha en que se extienda la escritura de este convenio; siendo entendido que la línea férrea de Chimbote, llegará al mineral de carbón de piedra denominado « Buena Taquilpón », en los primeros tres meses del plazo.

5º El artículo segundo de la misma propuesta quedará subsistente en todas sus partes, agregándose la estipulación siguiente: El Gobierno dará los ochenta mil soles mencionados en este artículo, de los fondos que por préstamos ú otros arreglos obtenga de los Bancos.

Esta entrega durará hasta que quede completamente amortizada la deuda que se emita ó contraiga.

6º El articulo 3º de la misma propuesta queda vigente con la siguiente adición: Los arrendamientos de los ferrocarriles corridos desde el 1º de Junio de 1874, hasta 31 de Agosto de 1875, serán deducidos de los fondos que deban ser entregedos á Meiggs á la conclusión de los caminos de Chimbote y Cuzco.

7º La cláusula cuarta de la misma propuesta queda vigente, entendiéndose que comprende así mismo el ferrocarril de Pacasmayo á la Magdalena, y los muelles, herramientas y enseres de dichos ferrocarriles.

8º El artículo segundo de la tercera propuesta queda modificado en estos términos: Artículo segundo: Para el pago de esas obras el Gobierno levantará el empréstito de siete millones de libras esterlinas á que se refiere la ley de 28 de Mayo de 1875, y se pagarán de preferencia los certificados de salitreros, y el resto se aplicará á los ferrocarriles. Si no se pudiese hacer este empréstito en el término de un año, se le concederá á don Enrique Meiggs, por el término de otro año, la facultad de levantarlo con el cargo de darle la misma aplicación. Si en ninguno de ambos casos se consiguiesen los siete millones de libras, de la cantidad que se obtenga se pagará de preferencia los certificados de salitreros, y el resto se aplicará al pago de las obras mencionadas. Tan pronto como se consigan estos fondos principiarán los trabajos de los ferrocarriles mencionados. Si no se levantase el empréstito, ó si levantado no quedase fondo alguno para los ferrocarriles, el Gobierno, tanto para el objeto de construir dichas obras, como para pagar el saldo pendiente á favor de Meiggs, arbitrará otros recursos, *pero esto no tendrá lugar sino* CUANDO ESTÉ CONCLUIDO EL FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO.

6º La cláusula 6ª de la tercera propuesta queda vigente, entendiéndose que corre desde que esté hecha la liquidación á que se refiere el artículo 3º de la segunda propuesta.

10. Adiciónase el referido Supremo decreto de doce de los corrientes, con la cláusula siguiente: La escritura de este contrato y los de compañía para su cumplimiento quedan exentos del pago de timbres.

Pase este decreto al Ministerio de Hacienda para que se agregue al de su referencia y se extienda la escritura pública respectiva. Regístrese y comuníquese.

RÚBRICA DE S. E.

COTERA.

NOTIFICACION A MEIGGS

De la resolución de 24 de Enero de 1877, y aceptación de él en todas sus partes.

Lima, Enero 29 de 1887.

Pase al Escribano de Hacienda, don Claudio José Suarez, para que haga la notificación que se indica, agregándose á los antecedentes.

IZCUE.

El que suscribe se conforma con todas las modificaciones que contiene el Supremo decreto de veinticuatro del corriente que corre á la vuelta, y *accpta en todas sus partes tanto éste ccmo el primitivo decreto Supremo.*

Lima, Enero 30 de 1877.

ENRIQUE MEIGGS.—SUAREZ.

SUPREMA RESOLUCION

De 21 de Febrero de 1877, mandando entregar á Meiggs S. 4.000,000 en bonos especiales, conforme á la escritura de 3 de Febrero del mismo año.

Lima, Febrero 21 de 1877.

Visto el presente recurso del contratista de los ferrocarriles don Enrique Meiggs, y teniendo en consideración, que de la liquidación practicada por la Dirección de Contabilidad General y crédito, de la cuenta corriente con el Supremo Gobierno, resulta un saldo á favor de dicho contratista, de cuatro millones novecientos noventa y un mil ciento noventa y tres soles diez centavos (S/. 4.991,193 10,) se dispone: 1º que por cuenta de esta suma, y sin perjuicio de expedir respecto de esa liquidación la correspondiente resolución, se entregue á don Enrique Meiggs, cuatro millones de soles en bonos especiales al tipo de 75 %; 2º que el servicio de estos bonos se haga conforme á lo dispuesto en las Supremas resoluciones de 12 y 24 de Enero último, principiando dicho servicio desde el 1º de Julio del corriente año, con los fondos que antes de esa fecha señalará el Gobierno, de acuerdo con lo pactado en los artículos 2º y 3º de la 2ª propuesta y del artículo 5º del Supremo decreto de 24 de Enero próximo pasado.

Regístrese y pase á la Dirección de Contabilidad General y Crédito, para que emita certificados provisionales, que serán canjeados por bonos definitivos.

Rúbrica de S. E.

ARANÍVAR

RECURSO DE MEIGGS

Proponiendo el contrato de 17 de Agosto de 1877 que modificó sustancialmente los comprendidos en la escritura de 3 de Febrero; y aceptación de esta propuesta.

Excmo. Señor:

Enrique Meiggs, contratista de Ferrocarriles, ante V. E. respetuosamente expongo: que con el objeto de facilitar la ejecución de las obras que están á mi cargo, hice un arreglo con la Compañia de Obras Públicas y Fomento del Perú, de la que soy Presidente en virtud del cual dicha Compañía me dió *un millón treinta mil sòles en billetes* que garanticé, depositando *un millon quinientos mil soles* de los bonos que me ha dado V. E. en pago, según el contrato de 3 de Febrero de 1877; y para que el público recibiese los billetes con entera confianza, deposité los Bonos en el Tribunal del Consulado, y dí aviso al público de dicho depósito.—A mérito de esta garantía, los billetes han circulado en esta Capital, y fuera de ella, con aprecio de las personas que los han recibido.

Pero con motivo del decreto supremo de 21 de Febrero último, que varió las condiciones, de los bonos de Tesorería, llamados «Meiggs», han creído varias personas que el servicio de los bonos, que he depositado en el Consulado, puede faltar alguna vez, y por consiguiente, ha surjido el temor de que los billetes de

la Compañia de Obras Públicas, garantizados con dichos bonos no tengan seguridad suficiente. Este temor ha llegado hasta el extremo, de que los comerciantes reunidos el 15 de Julio próximo pasado, en la Junta Comercial, se comprometieran á no recibir billetes que no tengan el sello del Gobierno; y el con flicto ha sido en tal proporción, que las obras públicas de la mas alta importancia, y de cuya ejecución y realización estoy encargado, van á paralizarse por completo, á causa de la carencia de fondos para continuarlas.

Habiéndose depreciado los bonos especiales que se emitieron por el referido Supremo decreto de 21 de Febrero, depreciación hecha con daño de las obras mas importantes para el país; y que ha venido á causarme los mas irreparables perjuicios, me veo en el caso de recurrir á V. E. haciéndole presente que no teniendo fondos de que disponer, porque aún los billetes que emití por la suma de un millon treinta mil soles, han sido desechados por la Junta Comercial, por la depreciación de que tengo hecha referencia; y teniendo además en consideración: que en la carencia mas completa de recursos, cuando los billetes emitidos por la «Compañía de Obras Públicas» han sido rechazados (como dejo dicho), despues de haber sido puestos en circulación, y cuando no tengo ya ningún recurso para continuar las obras paralizadas por los motivos que dejo expuestos, me veo en el doloroso conflicto, despues de haber hecho toda clase de sacrificios, de hacer presente á V. E., que desde este momento quedan en suspenso todos los trabajos, si en el acto no contribuye V. E. á impedir la continuación de los males.

El crédito del Supremo Gobierno está interesado en este asunto, así como lo está mi honra particular y el porvenir del país.

Como todo lo que hay que invertirse en las obras públicas que están en ventajosa construcción, son *cinco millones trescientos mil soles*, propongo hacer una emisión que salve los compromisos de todos, y que pro-

porcione además al Supremo Gobierno los mas ventajosos resultados.

Los términos son los siguientes:

1º El que suscribe devolverá al Supremo Gobierno los *cinco millones trescientos treinta y tres mil trescientos treinta y tres soles treinta y tres centavos*, que recibió en bonos especiales para los trabajos de los ferrocarriles de Chimbote hasta Yuramarca, de Cuzco á Marangani, y de la Oroya al mineral del Cerro de Pasco; así como para los trabajos del Socavón y mineral del citado Cerro; y el Supremo Gobierno autorizará al que suscribe para que, por la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú, se emitan en billetes al portador los referidos *cinco millones trescientos treinta y tres mil, trescientos treinta y tres soles, treinta y tres centavos*, á fin de reparar la depreciación de los bonos.

2º Los *ochenta mil soles* que el Supremo Gobierno debe entregarme mensualmente para el servicio de los *cinco millones trescientos treinta y tres mil trescientos treinta y tres soles, treinta y tres centavos*, y que debe satisfacer la Delegación de los Bancos asociados, servirá para la amortización mensual de la emisión que solicito.

3º El Supremo Gobierno mandará recibir, en las Aduanas y demás oficinas fiscales, los referidos billetes, prestándoles, su garantía para que se admitan como moneda corriente.

4º Con el fin de atender por mi parte de una manera desinteresada, cuando lo exijan las necesidades del Supremo Gobierno, me comprometo á proporcionarle *cien mil soles mensuales*, sin interés, y por el plazo de un año.

Me comprometo también á proporcionar al Supremo Gobierno, durante seis meses, la suma de *quinientos á seiscientos mil soles*, sin interés alguno.

Ultimamente, á los diez y seis meses de la fecha del decreto autorizando la emisión, proporcionaré al Supremo Gobierno, en las mas equitativas condiciones, *ciento cincuenta mil soles mensuales* en dinero *sonante y contante*.

Esta solicitud, Excmo. Señor, no solo está fundada en las consideraciones expuestas, sino también en la terminante disposición de la ley de 9 de Julio de 1875, por la cual se faculta al Ejecutivo para arbitrar cualquier medio, á fin de que no se paralicen los trabajos de las obras públicas emprendidas.

Con lo expuesto, y con la esperanza de que lo mas pronto posible, se ponga término á la mala situación que hace totalmente dificil la continuación de los trabajos en las obras públicas de que he hecho referencia.

A V. E. pido y suplico, se sirva autorizar en el día la emisión de los cinco millones trescientos treinta y tres mil trescientos treinta y tres soles, treinta y tres centavos en billetes al portador, como indispensable y de urgente necesidad para la continuación de las Obras Públicas.

Lima, 11 de Agosto de 1877.

Excmo. Señor:

(Firmado)—ENRIQUE MEIGGS.

Lima, Agosto 17 de 1877.

Acéptase la presente propuesta, en los términos que ella contiene, y bajo las condiciones que se expresan en el decreto de esta fecha.

Rúbrica de S. E.

GARCÍA.

SUPREMO DECRETO

De 17 de Agosto de 1877, modificatorio de los contratos de la escritura de 3 de Febrero, por medio del que pagó el Gobierno á Meiggs, lo estipulado para los ferrocarriles del Cuzco á Marangani y de Chimbote á Recuay.

MARIANO IGNACIO PRADO.

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Primero: Que no hay unidad ni uniformidad en las contestaciones dadas por cada uno de los Bancos asociados separadamente, á los dos proyectos que les presentó el Gobierno, para llegar á una combinación ó arreglo que de alguna manera atenuase las dificultades de la situación.

Segundo: Que es necesario principiar á amortizar el papel circulante, restituyendo, en cuanto sea posible, el metálico suficiente para restablecer el equilibrio en las transacciones.

Tercero: Que la perturbación que ha producido la emisión de *un millón treinta mil soles* que ha hecho en billetes la «Sociedad de Obras Públicas y Fomento,» con garantía de valores del Estado, afecta la honorabidad del Gobierno, y por tanto le obliga á salvar de un quebranto al emisor y á los tenedores de ese papel.

Cuarto: Que no es posible permitir la paralización de los trabajos de los ferrocarriles contratados con D. Enrique Meiggs, y es de indispensable necesidad y de reconocida urgencia, impulsarlos hasta su conclusión, tanto porque el Gobierno debe cumplir los compromisos que ha contraido, cuanto porque así lo exigen los intereses del país y especialmente, los de los Departamentos, en que dichos ferrocarriles se están construyendo.

Quinto: Que el Gobierno está plenamente facultado para estos efectos, por ley de 9 de Julio de 1875.

Sexto: Que á la vez que éstos resultados se consiguen, y como medio de hacerlos más benéficos al país, conviene movilizar algunos valores del Gobierno que permanecen estancados, sin provecho para el Estado ni para el público.

Decreto:

Art. 1º El Gobierno asume, y se obliga á pagar, en la forma que en este decreto se determina, la emision autorizada de los Bancos asociados, hasta la suma de *quince millones de soles.*

Art. 2º Los billetes de la responsabilidad del Gobierno, hasta la suma indicada en el artículo anterior, se distinguirán por el nuevo sello oficial que se pondrá en cada uno de ellos, por la Junta de empleados y comerciantes nombrada al efecto.

Art. 3º Estos billetes serán los únicos que se reciban en las Oficinas y Establecimientos del Estado, Municipales, de Instrucción y Beneficencia.

Art. 4º Sostituyéndose el Estado en la obligación que tienen los Bancos de pagar al público el valor de sus billetes, queda pagada la deuda del Gobierno á los Bancos, en un valor igual al que representan los billetes en actual circulación. El resto de dicha deuda, para que quede definitivamente cancelada, será pagado á los Bancos asociados con títulos de deuda interna de los que los Bancos tienen en depósito, por el contrato de 10 de Setiembre de 1875, al tipo de ochenta por ciento

y el Gobierno recojerá los demás títulos del indicado depósito.

Art. 5º Desligado el Gobierno, de los Bancos asociados por este medio, ó sea, por el cumplimiento de la obligación que contrajo en el contrato de 10 de Setiembre de 1875 ya citado, por el préstamo de *diez y ocho millones de soles*, reasume los derechos que por el mismo contrato cedió á dichos Bancos, y entra desde luego en posesión de la administración del salitre y de la venta del guano en Mauricio.

Art. 6º Los Bancos asociados continuarán administrando el salitre en las mismas condiciones determinadas en su contrato con el Gobierno, y continuarán también, si así conviene á sus intereses, con la consignación del guano de Mauricio, con sujeción á su contrato; y en tal caso, darán de los productos de la venta del abono, *un millón de soles* cada año, en mesadas iguales, y en metálico, para la amortización de billetes, prescrita en el artículo 10.

Art. 7º Acéptase la propuesta que ha hecho al Gobierno don Enrique Meiggs, con fecha 11 del presente mes, y en consecuencia se le autoriza para que emita billetes al portador hasta la suma de *cuatro millones, trescientos tres mil trescientos treinta y tres soles*, para que unida á la de *un millón treinta mil soles*, que sin autorización ha emitido y tiene en circulación «La Sociedad de Obras Públicas y Fomento,» formen una emisión total de *cinco millones, trescientos treinta y tres mil trescientos treinta y tres soles*, valor de los bonos especiales del Tesoro, que se han dado á Meiggs, en pago de trabajos de ferrocarriles, aplicándose al saldo que se debe á Meiggs, por trabajos hechos, la diferencia que resulta entre el tipo de setenta y cinco por ciento, á que el Gobierno le dió los enunciados bonos, y el tipo nominal en que ahora los recoge; y el Gobierno asume la responsabilidad del pago de los billetes que Meiggs, ó la indicada sociedad emita, hasta la expresada suma de 5.333,333, los que recibirán el sello oficial

y serán admitidos en las oficinas y establecimientos del Estado, de las Municipalidades y de los ramos de Instrucción y Beneficencia públicas, lo mismo que los billetes autorizados de los Bancos asociados.

Art. 8º Sustituido el Gobierno en el pago de las obligaciones de Meiggs por la suma total de soles 5.333,333 33 cts., que representan los bonos que el Estado debe pagar á éste á su vencimiento, se recogerán y cancelarán dichos bonos, por quedar definitivamente pagados.

Art. 9º Proporcionándose así el medio de impulsar las obras de los ferrocarriles contratados con don Enrique Meiggs, pues, *esta es la única aplicación que dará á los billetes que emite*, el Gobierno vigilará la activa prosecución de los trabajos hasta su conclusión, dictando al efecto, las disposiciones convenientes, y *quedando Meiggs responsable de los daños y perjuicios que pudiera sufrir el Estado por la inejecución de estas obras.*

Arr. 10. El Gobierno destina á la amortización de los billetes de los Bancos asociados, y de don Enrique Meiggs, cuya circulación autoriza, los valores siguientes;

1º Un millón de soles anuales del producto de la venta del guano en Mauricio, que dará el Gobierno, ó los Bancos asociados, si continúan con la consignación.

2º El importe del servicio que hoy está pagando á los Bancos por el préstamo de *diez y ocho millones de soles*, y que asciende aproximadamente á *un millón de soles* anual.

3º Los *ochenta mil soles* mensuales que recibe Meiggs de los Bancos asociados, por el contrato de 3 de Febrero último, para el servicio de los bonos que le ha dado el Gobierno.

4º El valor de las 12,000 libras esterlinas que los Bancos deben recibir del Gobierno, desde el próximo mes de Setiembre, en pago del préstamo que le hicieron de 500,000 soles en metálico, con la condición expresa de aplicar dicho valor á la amortización de billetes.

Art. 11. La amortización se hará al fin de cada mes, principiando en Setiembre próximo, y aplicando, en mensualidades proporcionales, el fondo designado en el artículo anterior. La amortización se hará ante una Junta compuesta del Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas, del Director de Contabilidad General y Crédito, de uno de los Fiscales de la Corte Superior de este Distrito Jucicial, del Prior del Tribunal del Consulado, y de dos comerciantes que designará cada mes el Ministerio de Hacienda y Comercio. Los billetes amortizados se incinerarán en una de las plazas de esta Capital y ante la misma Junta.

Art. 12. Los demás bonos de Tesorería, serán cangeados por títulos de deuda interna consolidada, al tipo de 80 por ciento, de los que queden disponibles después de hecho el pago á que se destina una parte de ellos, según lo dispuesto en este decreto.

El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, á los diez y siete días del mes de Agosto de mil ochocientos setenta y siete.

MARIANO IGNACIO PRADO.

José Félix García.

OFICIO

Del Director General del Ramo al Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas pidiendo por quinta vez las sentencias pronunciadas en las cuentas de los sucesores de Meiggs.

Lima, Mayo 5 *de 1888.*

Señor Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas:

Con fecha 9 de Setiembre de 1887, me dirijí á US. solicitando cópia de las sentencias pronunciadas en las cuentas de los sucesores de Meiggs; y un informe sobre los motivos que han impedido el cumplimiento de las mismas sentencias; y en oficio del 25 de Octubre del propio año, reiteré ese pedido, encargando á US., que la remisión se verificase en el mas breve plazo posible; porque de la presencia de esos documentos en el despacho de mi cargo, dependía la resolución de cuestiones de alto interés para el Fisco.

En 27 del mismo Octubre, contestó US., que habiéndose pedido por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, el expediente de la materia, y no habiendo sido devuelto todavía, no le era posible, á ese Tribunal, expedir las cópias de las referidas sentencias; y cuando se verificó la devolución, y desapareció por lo tanto la imposibilidad á que US. se refería, volví á oficiarle con fecha 10 de Diciembre del año citado, reiterando por 3ª vez mi anterior pedido, y adicionándo-

lo, con la solicitud de copias, tambien certificadas, de los reparos y exposiciones del Contador señor Eléspuru, y de los dictámenes del señor Fiscal de ese Tribunal Mayor; y concluí rogando á US., nuevamente, que la remisión de las cópias se efectuase á la mayor brevedad.

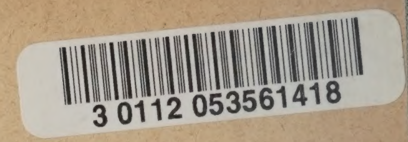
No habiendo sido satisfecha esa tercera solicitud, la reiteré, por cuarta, vez á US., en los términos de mi oficio de 21 de Diciembre último.

Como han trascurrido mas de 4 meses, desde la fecha del último de mis citados oficios, hoy, de órden del Sr. Minístro del Ramo, me dirijo á US., por quinta vez, pidiendo copia certificada de las sentencias, de 1ª y 2ª instancia, pronunciadas, respectivamente, en 22 de Setiembre del 86, y 5 de Enero del 87; del dictámen del Sr. Fiscal de ese Tribunal Mayor, y de los reparos y exposiciones del Contador Sr. Eléspuru; cuyos documentos deben insertarse, como anexos, al folleto en que se publicarán las dos exposiciones, que he tenido el honor de someter al Supremo Gobierno, relativas á los ferrocarriles del Sur.

Debe tener en cuenta US., que la presencia de estos documentos, es hoy, mas que nunca, indispensable, para que con el mérito de ellos, pueda el Sr. Ministro del Ramo, acordar en este delicado asunto, con el Señor Ministro de Relaciones Exteriores, las instrucciones que deben darse á nuestro Representante en los Estados Unidos de América, para la defensa de los intereses nacionales, y no dudo de que US. se servirá atender inmediatamente esta solicitud.

Dios guarde á US.

ENRIQUE CARAVEDO.


3 0112 053561418